Nr 18

Za kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15—31 października 1949 CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:

Motoryzacja wojska w dobrych rękach

DWUDNIOWA NARADA WZM-ów

Dnia 3 bm. została zwołana przez Związek Zawodowy Pracowników Instytucji Wojskowych narada wytwórcza Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych. Celem narady było podsumowanie wszystkich osiągnięć, szczegółowe rozpatrzenie niedociągnięć i ich przyczyn oraz wyciągnięcie odpowiednich wniosków na przyszłość.

Ze sprawozdań dyrektorów poszczególnych oddziałów dotyczących wykonania planu trzyletniego, można było się zorientować, że WZM-y na terenie całej Polski dołożyły wszystkich sił, aby plan 3-y letni został wykonany przedterminowo. Jednocześnie dzięki zrozumieniu i odpowiedniemu zastosowaniu przez załogi WZM-ów hasła „szybciej, lepiej, taniej" zostało zaoszczędzone wiele milionów złotych i terminowo zostały wykonane wszystkie zobowiązania.

Po zakończeniu części sprawozdawczej narady, została otwarta dyskusja, do której zapisało się wielu robotników i pracowników WZM. Między innymi zabrał głos przewodniczący Koła Związku Zawodowego jednego z WZM-ów tow. Musiał Wł., który stwierdził konieczność ściślejszej współpracy między dyrekcją a Związkiem Zawodowym oraz omówił nowe formy zespołowego współzawodnictwa pracy. Na ten temat również mówił tow. Napadok Stanisław, pracujący w dziale montażowym. Stwierdził on, że zespołowe współzawodnictwo pracy daje dużo lepsze wyniki od indywidualnego, gdyż podciąga moralnie słabszych towarzyszy, zmuszając ich do stałej pracy nad sobą.

Następnie zabrał głos tow. Mundzik J. Jeszcze rok temu pracował on jako tokarz, a obecnie dzięki swoim uzdolnieniom i wytrwałej pracy samokształceniowej jest kalkulatorem.

Zaapelował do władz WZM o utworzenie klubów racjonalizatorów, specjalnej nad nimi opieki oraz o zorganizowanie kursów szkolenia zawodowego i politycznego. Następnie temat rozwinął pierwszy racjonalizator WZM tow. Stępowski, który nawoływał do stałej wymiany doświadczeń i najdrobniejszych nawet ulepszeń, gdyż w sumie każde z nich przynosi poważne usprawnienie w pracy, a co za tym idzie stałe podnoszenie się poziomu produkcji. Podał on projekt wydawania specjalnego biuletynu przeznaczonego dla wszystkich WZM-w na terenie kraju.

Dyskusję podsumował tow Zabłocki, który między innymi stwierdził konieczność wysunięcia zagadnień produkcyjnych na pierwszy plan oraz dokładnego zaznajomienia robotnika z bieżącym planem produkcyjnym.

Wysunął on również projekt stworzenia współzawodnictwa między poszczególnemi WZM-ami, podkreślając konieczność dalszego wzmożenia bezpieczeństwa i higieny pracy.

Naradę zakończyło przemówienie Szefa Departamentu Służby Samochodowej który podsumował wyniki narady i stwierdził konieczność zwoływania podobnych zebrań w okresach co najmniej półrocznych. Pozwoli to na najściślejszą współpracę Związków Zawodowych, Partii, Dyrekcji i Rady Zakładowej, a co zatym idzie na stałe ulepszanie produkcji i podwyższanie wydajności.

Narada WZM wykazała, że polska klasa robotnicza rozumie, że przez swoją współpracę z wojskiem daje armii konieczny sprzęt i wzmacnia siły polskiej motoryzacji.

Co 20 minut 1 motocykl

Na konferencji, poświęconej produkcji krajowych motocykli w roku 1950, przedstawiciel CZPMot oświadczył, że już w najbliższych miesiącach zapotrzebowanie na motocykle SHL i Sokół zostanie w znacznej mierze zaspokojone. Wpłynie na to przede wszystkim zwiększenie tempa produkcji. Już teraz nie co 30 minut, ale co 20 minut będzie schodzić z taśmy nowy motocykl małolitrażowy.

Jednocześnie poruszona została kwestia rozszerzenia produkcji na maszyny o większym litrażu. Miałyby to być „250-ko" dwusuwowe, lub „350-ki" czterosuwowe.

Decyzja co do wyboru między tymi dwoma rodzajami silnika jeszcze nie zapadła. Mamy jednak nadzieję, że zapadnie wkrótce i będziemy mogli do osiągnięć w produkcji motocykli małolitrażowych dodać jeszcze jedno osiągnięcie nie mniej ważne dla polskiej motoryzacji.

(als)

Nowy typ SHL na taśmie produkcyjnej

Wysiłki konstruktorów i doświadczenia zdobyte przez zespół produkcyjny Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych, pozwoliły na opracowanie nowego typu SHL 125 cm, który pod cyfrą V49 wchodzi obecnie na warsztat w pierwszej serii 500 sztuk.

Po pierwszej serii 500 sztuk, przewiduje się wyprodukowanie w 1950 roku 5000 motocykli tego typu. Seria ta zaopatrzona będzie w gaźniki polskiej produkcji.

Jednocześnie trwają prace nad wypuszczeniem I serii 50 sztuk motocykli sportowych - raidowych, które w nowym sezonie oddane zostaną do eksploatacji motocyklistom zrzeszonym w klubach sportowych.

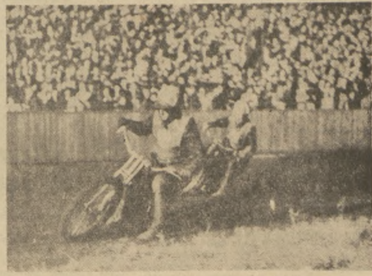
Typ raidowy bazowany na normalnym silniku 125 cm ze skorygowanymi kanałami, ulepszonym gaźnikiem, głowicą i cylindrem o większej powierzchni żeber chłodzących, na przednich i tylnych teleskopach, przetykanymi osiami i podniesioną rurą wydechową, przystosowany do jazdy terenowej, przyczyni się niewątpliwie do uzyskania dobrych wyników w imprezach i odda nieocenione usługi w rozwoju sportu motorowego cierpiącego obecnie na brak odpowiednich maszyn.

»TYDZIEŃ ZDROWIA«



Motoryzacja przyczynia się również do polepszenia stanu zdrowia ludności. Co raz liczniejsze samochody - ambulanse, których znaczną większość otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego, docierają do najodleglejszych miejscowości naszego kraju.

ZWYCIĘSTWO NA ŻUŻLU



w międzynarodowym spotkaniu Polska — Holandia było odpowiedzią naszego sportu motorowego na Uchwałę Biura Politycznego KC PZPR w sprawie wychowania fizycznego i sportu. Polscy motocykliści pierwsi udowodnili, że opieka państwa nad rozwijającym się co raz szerzej sportem pozwala im na osiągnięcie doskonałych wyników. Że realizacja uchwał Biura Politycznego da nam zdrowych obywateli i budowniczych lepszego jutra. Wspaniałe wyniki i jazda zespołowa podbiły publiczność na stadionie „Skry"

Sprawozdanie z imprezy — patrz strona 8. Na zdjęciu: najlepszy żużlowiec Polski A. Smoczyk i C. Szałkowski demonstrują swą zespołowość na wirażu.

Po tygodniu chodzenia — lekcja dla kierowców

Po tygodniu nauki chodzenia MO i Wydział Komunikacyjny ZM wraz ze Strażą Pożarną urządziły, praktyczny egzamin ze znajomości przepisów ruchu dla kierowców warszawskich. Nie wypadł on niestety zbyt dobrze.

Wielu kierowców nie zdaje sobie dotąd sprawy, że szybkość z którą przybędzie straż pożarna, ocalić może wielomilionowy majątek państwowy oraz, że nie zjeżdżanie na bok na głos syreny samochodu straży jest jawnym nie poszanowaniem jednego z podstawowych przepisów ruchu.

Nic też dziwnego, że obydwa raidy „egzaminacyjnego" wozu straży, które objęły Pragę, Wolę, Mokotów i Śródmieście, drogo kosztowały lekceważących ten przepis ruchu. Przedstawiciel Wydziału Komunikacyjnego ZM zabierał prawa jazdy, wydając zastępcze uprawniające jedynie do odprowadzenia samochodu do garażu. Ogółem w ciągu krótkiego czasu zabranych zostało 27 praw jazdy oraz zanotowano 40 numerów samochodów. Na kierowców nałożone zostaną grzywny w wysokości 3.000 zł.

Sądzimy, że za przykładem stolicy, powinny pójść również inne większe miasta. Tego rodzaju doraźne przypomnienie o istnieniu przepisów ruchu, przydać się może wielu jeszcze kierowcom a przy okazji przypomnienia sobie o obowiązku ustępowania spieszącej do pożaru straży (i utracie prawa jazdy), przypomną sobie zapewne i wiele innych przepisów ułatwiających i zapewniających bezpieczeństwo naszemu stale rosnącemu ruchowi ulicznemu.

Zakłady „Ursus" wykonały plan przedterminowo

Na wrześniowej naradzie produkcyjnej w Zakładach Mechanicznych „Ursus" załoga, po dokładnym przeanalizowaniu możliwości produkcyjnych, postanowiła wykonać roczny plan produkcji do dnia 1 listopada br. czyli o dwa miesiące przed terminem. Do dnia 1 września br. produkcja wyniosła 76% zaplanowanej ilości ciągników na rok bieżący. Wysokość miesięcznej produkcji, pozwalająca wykonać plan w oznaczonym terminie, została już osiągnięta przez Zakłady „Ursus" w poprzednich miesiącach.

Główną przyczyną, dzięki której załoga „Ursusa" mogła stale podnosić poziom produkcji, jest rozwój współzawodnictwa pracy i związany z nim wzrost wydajności.

M. K.

Coraz więcej katastrof w Anglii

Dziwne rzeczy dzieją się w Anglii. Wraz ze spadkiem ilości kursujących samochodów (skutki planu Marshalla) rośnie równocześnie liczba wypadków drogowych. Wzrosła ona w miesiącu wrześniu w porównaniu z rokiem ubiegłym o 3.447 (a więc wcale pokaźnie), zaś z poprzednim miesiącem o 700. Wzrostowi wypadków towarzyszy także nieproporcjonalnie duży do ich ilości wzrost śmiertelności ofiar równający się 40 zgonom miesięcznie. Pierwsze miejsce wśród ofiar katastrof zajmują motocykliści i ich pasażerowie. W ciągu września śmierć w katastrofach poniosło 87 motocyklistów, 780 zostało ciężko, zaś 1500 lekko rannych. W odniesieniu do kierowców, liczby ofiar wynoszą 28 zabitych, 248 ciężko rannych. Całkowita ilość katastrof drogowych wyniosła we wrześniu 14.648.

Mamy obawę czy kapitaliści angielscy, właściciele samochodów luksusowych (te zaś spowodowały większą część wypadków), nie przejęli się zbyt głęboko pirackimi metodami jazdy (i polityki) swych „niedościgłych" wzorów, synków nowojorskich bankierów.

Pokój i postęp zwycięża

Znikają straszaki XX wieku

Trzeźwe, należyte ocenianie każdej sytuacji jest cechą charakterystyczną wszystkich kierowców. Szybkość myśli w czasie pracy, natychmiastowa decyzja od której zależy niejednokrotnie życie ludzkie lub całość powierzonego pojazdu — to podstawowe zalety dobrego kierowcy. Jednocześnie stały postęp techniki, zwłaszcza techniki motoryzacyjnej w ostatnich latach, co raz to nowe ulepszenia i wynalazki sprawiają, że podnosi się systematycznie w naszych szeregach wiedza techniczna. Że umysł ogarnia coraz to szersze horyzonty, poznając najnowsze zdobycze nauk, i warunki w jakich one powstają.

Dlatego z uwagą śledzimy rozwój przemysłu motoryzacyjnego oraz warunki pracy w różnych krajach. A następnie zastanawiamy się i analizujemy fakty, chcąc dla siebie samych stworzyć najdogodniejszą i najpewniejszą drogę szybkiego postępu. Jeżeli dziś znajdujemy się całkowicie po stronie ludzi miłujących pokój, to decyzję naszą zawdzięczamy również temu, że zaimponował nam duch pracy socjalistycznej. Pracy, która w okresie zaledwie kilku „pięciolatek stalinowskich" dała rezultaty przewyższające osiągnięcia krajów kapitalistycznych na przestrzeni kilkudziesięciu lat. Za jedynie słuszny i nieodzowny warunek postępu i rozwoju kultury technicznej uważamy nacjonalizację przemysłu i zdobyczy naukowych oraz socjalistyczne gospodarowanie nimi dla dobra ludzi pracy. Udostepnienie w najszerszym zakresie, wszelkich osiągnięć techniki. Całe społeczeństwo bowiem, będąc właścicielem zakładów produkcyjnych, musi posiadać szerokie możliwości korzystania z produkcji.

Motoryzacja w Związku Radzieckim prowadzi prosto do tych celów. Nie można bowiem lepiej przysłużyć sie całemu społeczeństwu, niż robi to przemysł traktorowy ZSRR i jego setki tysięcy ośrodków maszynowych, niż robia to radzieckie fabryki-giganty, produkujące przede wszystkim samochody ciężarowe, dla rozległego transportu drogowego, oraz samochody osobowe obliczone w niedalekiej zupełnie przyszłości na możliwość nabycia na własność przez każdego, przeciętnego człowieka pracy w ZSRR.

W ustroju kapitalistycznym nic podobnego nie może mieć miejsca. Przeciwnie. Znamy aż za dobrze wypadki, które świadczą o całkowitym zwyrodnieniu producentów amerykańskiej supertechniki. Oto przykłady:

W Stanach Zjednoczonych dotychczas nie została uruchomiona produkcja samochodów popularnych dla ogółu obywateli. Nie ma samochodów ludowych, o taniej eksploatacji. Natomiast naprawy i części wymienne są tak kosztowne, że właściciel pojazdu, o ile chce mieć nadal samochód musi poprostu, kupić nowy, nabijając kieszenie prywatnego fabrykanta. Ale nie każdy jeśli nawet ma pieniądze i chęć decyduje się nabyć samochód. Dla niektórych jest to ryzyko związane nawet z życiem. Naprzykład przed kupnem samochodu wzdraga się murzyn. O ile go ujrzymy przy kierownicy będzie to tylko źle opłacana „siła robocza" białego pana. Sytuacja odwrotna: w której biały spełniałby rolę kierowcy, a czarny siedział na tylnim siedzeniu samochodu, jest jeszcze w XX wieku nie do pomyślenia w USA. Tradycja linczu, święci w takich wypadkach triumfy: członkowie Ku-Klux-Klanu likwidując „winowajcę". Wogóle murzyni nie powinni jeździć samochodami, jak wynika z napaści rozwydrzonych chuliganów na samochód śpiewaka, Paula Robesona i jego gości.

Nie. Stanowczo zdobycze techniki i nauki w Stanach Zjednoczonych nie są przeznaczone dla wszyskich. Korzystać z nich może jedynie klika amerykańskich dyktatorów dolarowych, która zgarnąwszy olbrzymia większość dochodu społecznego powiedziała klasie pracującej swego kraju i milionom bezrobotnych stanowcze — „Nie dam!".

Takie samo „Nie dam!" usłyszały wszystkie narody świata w związku z „tajemnicą" atomową. Tu już dolarowe koncepcje pokrywają się z „polityką" garstki podżegaczy wojennych. Próby szantażu politycznego, histerii wojennej — oto powody dla których warto było w USA poświęcić najnowsze naukowe zdobycze ludzkości. Nowe źródła energii o niespotykanych dotychczas rozmiarach, mogące dokonać przewrotu we wszystkich dziedzinach życia, miały stać się według amerykańskich planów niszczycielską bronią. Jednak plany podżegaczy wojennych pokrzyżował Związek Radziecki. Udowodnił on, że amerykańska „tajemnica" nie jest już dla pokojowego budownictwa socjalistycznego żadną tajemnicą. Wprost przeciwnie. Źródła energii atomowej stają się jednym z nieodzownych elementów budowy lepszego jutra narodów.

Jednocześnie wystąpienie ministra spraw zagranicznych ZSRR A. Wyszyńskiego na posiedzeniu Organizacji Narodów Zjednoczonych z propozycją zakazania produkcji i używania bomb atomowych, podkreśliło najdobitniej chęć Związku Radzieckiego wykorzystania źródeł energii atomowej wyłącznie w dziedzinie budownictwa pokojowego.

Przekreślając zamiary podżegaczy wojennych na odcinku energii atomowej Związek Radziecki utwierdził nas w przekonaniu, że tak, jak zniknęła tajemnica bomby „A" tak poznikają i inne straszaki XX wieku.

Obóz postępu, ze Związkiem Radzieckim na czele, silniejszy z dnia na dzień potrafi unicestwić straszaki wojny i narzucić pokój. (S.)

Bez tłumika

START MASZYN KRAJOWYCH W 1950 ROKU POD OPIEKĄ „MOTOZBYTU"?

Sukcesy motocykli SHL i Sokół w tegorocznych imprezach sportowych znalazły swój oddźwięk również w... oknach wystawowych „Motozbytu", który zwycięskie maszyny umieścił w celach reklamowych za szybami sklepu przy ulicy Mazowieckiej w Warszawie. Dlatego zdawaćby się mogło, że część zasługi w zwycięstwie przypada „Motozbytowi", czy to dzięki pomocy technicznej, czy też pomocy udzielonej startującym zawodnikom (jak to miało miejsce z kolarzami biorącymi udział w Tour de Pologne na maszynach krajowych).

Niestety. Oprócz bowiem wymienionej akcji reklamowej „Motozbyt" nie przejawił w roku bieżącym najmniejszego zainteresowania startem, przygotowaniem i ewentualnymi trudnościami, jakich bezwątpienia nie brakowało zawodnikom szukującym i propagującym krajowe motocykle. Liczniejszy udział w imprezach odpowiednio przygotowanych maszyn krajowych, uniemożliwił brak funduszów. A kredyty na ten cel są przewidziane. Do uruchomienia ich powołanym jest właśnie „Motozbyt", który, zdaniem miarodajnych czynników normujących krajową produkcję motoryzacyjną, nie wykorzystał zupełnie tych możliwości w roku bieżącym, ani nawet nie wstawił odpowiedniej pozycji w budżecie.

Tym nie mniej start maszyn produkcji krajowej w roku przyszłym będzie miał miejsce w szerszym niż dotychczas zakresie. Powstać ma ewentualnie ośrodek maszyn, które, przygotowane do rajdów i wyścigów ulicznych pod opieką Polskiego Związku Motocyklowego, wezmą udział w imprezach sportowych. Że pieniądze na ten cel znajdują się — nie wątpimy nawet przez chwilę. Mamy nadzieje, że współpraca pomiedzy „Motozbytem", a Polskim Związkiem Motocyklowym, współpraca mająca dobro polskiego motocykla na uwadze, ułoży się pomyślnie i da oczekiwane przez nas wszystkich rezultaty. (als.)

Z doświadczeń kierowców ZSRR

7 Warunków usprawnienia transportu samochodowego

Planowanie przewozów samochodowych ma na celu wskazanie właściwych dróg do osiągnięcia najlepszych wyników przy zastosowaniu najmniejszych środków materialnych. Inaczej: planowanie przewozów daje możność usunięcia marnotrawstwa.

W krajach o gospodarce kapitalistycznej rozwijający się bezplanowo nowy rodzaj transportu, jakim jest samochód ciężarowy, spowodował poważne zaburzenia w gospodarce kolei żelaznych. Przyczyną tego faktu było wychwytywanie od kolei przez niczem nie ograniczany, transport samochodowy, znajdujący się w rękach prywatnych przedsiębiorców, najbardziej dogodnych przewozów, które, z punktu widzenia całokształtu gospodarki narodowej, niejednokrotnie mogłaby korzystniej wykonać kolej.

Planowanie, a zatem i sprawozdawczość z przewozów samochodowych istnieje tylko w ZSRR i opierać się możemy tylko na metodach i doświadczeniach Związku Radzieckiego. Poniżej przytoczony urywek ze sprawozdania o wykonaniu planu przewozów towarowych przeczytamy we wstępnym artykule miesięcznika „AWTOMOBIL" (marzec 1949); nasuwa nam na myśl szereg wniosków, które powinny stanowić wskazówkę przy sporządzaniu planu samochodowych przewozów towarowych:

„Średnia wydajność ciężarówki 3-tonowej wyrażona w tono-kilometrach, wynosiła w 1947 r. 85205 t — km, zaś w rok później — według sprawozdania Ministra Transportu Samochodowego — 87817 t — km".

Co oznaczaja cyfry tego sprawozdania? Wykonanie 87817 tono — km w ciągu roku równa się przewiezieniu w tym czasie jednym 3-tonowym samochodem około 5000 ton na średnią odległość 17.5 km.

W czym leży tajemnica doskonałego wykorzystania taboru samochodowego w Państwie Socjalistycznym? W zaplanowanym, na podstawie naukowych metod i doświadczeń, czerpanych z dobrze prowadzonej kontroli planu, przewozie, to znaczy w całkowitym wykorzystaniu czynników mających wpływ na wyniki pracy samochodu:

1. umiejętne *załadowanie* daje w wyniku wysoki współczynnik wykorzystania ładowności.
2. Rozsądnie wykorzystana *szybkość* — podstawowa cecha charakterystyczna każdego zmechanizowanego środka transportu — daje powiększenie ilości wykonanych jazd w ciągu dnia pracy. Im więcej jazd wykonuje się z ładunkiem tym wyższe jest wykorzystanie przebiegu. Stąd:
3. dobra organizacja spedycji zapewniająca *powrotny ładunek*.
4. *Wykorzystanie dnia* przez stosowanie pracy na dwie a nawet w wyjątkowych wypadkach i dorywczo — trzy zmiany. Ten nieznany dotad u nas w transporcie ciężarowym, sposób powiększania jego wydajności, przyczynia sie w dużej mierze do osiągniecia w ZSRR wyników tak bardzo odbiegających od naszych.
5. *skrócenie postojów* nieuniknionych do załadowania lub wyładowania samochodu przez stosowanie, gdzie tylko możliwe, mechanizacji za- i wyładunku, a w każdym razie staranie o usprawnienie ręcznego załadunku i wyładunku.
6. wykorzystanie mocy pociągowej samochodu przez *stosowanie przyczepek* tam, gdzie istnieje dostateczny ładunek i warunki jazdy pozwalają na to bez ryzyka przeciążenia maszyny.
7. wreszcie — ostatnie lecz może najważniejsze — *utrzymanie taboru w stanie gotowości technicznej przez największą ilość dni w roku*. Warunek nieodzowny dla wykonania każdego planu, który może być zapewniony tylko przy pomocy zdrowego taboru. Pamiętać należy, że zachowanie norm zużycia paliwa, zależne jest w dużym stopniu właśnie od „zdrowia" taboru.

Dobrze ujęty i w szczegółach właściwie opracowany plan przewozów zawiera wskazówki, którędy prowadzi droga do najlepszego wykorzystania taboru. W ten sposób stanowi on najlepszą instrukcję oszczędnościową. Wykonanie planu leży w rękach pracowników transportu samochodowego, którzy spodziewać się mogą, że otrzymają jasne wytyczne wskazówki dla swej pracy a ponadto, że mogą liczyć nie tylko na rozważnie zaplanowane inwestycje rzeczowe, jak zakup jednolitego taboru i formowanie zaplecza technicznego w postaci zajezdni ze stacjami obsługi, lecz również na śmiałe zaplanowane, intensywne szkolenie nowych kadr — *wszystkich rodzajów* tej gałęzi transportu oraz na popieranie nowatorstwa i współzawodnictwa pracy. (Akc.).

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

CIĄGNIKI DLA PRZEMYSŁU

W drugiej połowie 1948 r Leningradzkie Zakłady im. Kirowa przystąpiły do seryjnej produkcji specjalnych ciągników o napędzie gazowym „KT-12", przeznaczonych do spuszczania drzewa. A już dziś przemysł leśny w ZSRR otrzymał tysiące specjalnych traktorów i ciągników transportowych. Dlatego zagadnienie mechanizacji pracy przy dostarczaniu drzewa z miejsca wyrębu, można uważać w Związku Radzieckim za rozwiązanie.

Zakłady im. Kirowa zajmują się jednocześnie badaniem i usunięciem wszystkich niedociągnięć ciągnika „KT-12", jak również zaopatrzeniem go w urządzenia, które umożliwiłyby rozszerzenie zakresu jego pracy. Chodzi tu przede wszystkim o mechaniczne ładowanie drzewa na wagony, co pozwoli wykorzystać maszynę również w nocy, kiedy ściąganie drzewa nie odbywa się. *M. K.*

NOWI „STUTYSIĘCZNICY" NA KRYMIE

Socjalistyczne współzawodnictwo o pobicie norm ilości kilometrów, przejechanych samochodem bez naprawy głównej — staje się w ZSRR szerokim ruchem masowym. Ostatnio w wielkich przedsiębiorstwach samochodowych na Krymie 75% kierowców zobowiązało się przejechać co najmniej 100 tys. km zanim samochód oddany zostanie do naprawy głównej. Wielu z nich wykonało już przyjęte zobowiązania. (K.)

EKSPORT SANITAREK „SKODA"

Czechosłowackie zakłady samochodowe w miejscowości Mlada Boleslav produkują dziennie 40 karetek sanitarnych „Skoda", bardzo popularnych w Europie i na bliskim Wschodzie. Karetki takie dostarczane są m. in. Polsce, Rumunii, Szwajcarii, Belgii, Holandii, Izraelowi itd. Jeśli chodzi o wywóz innych typów samochodów, to podpisano ostatnio kontrakty na dostawę większej ilości wozów „Aero-Minor" do Australii, a wozów „Skoda" do Węgier. (K.).

SAMOCHODOWY KOŃ TROJAŃSKI

Amerykańska fabryka samochodów Kaiser-Frazer otwiera w Holandii filię swoich zakładów. Fabryka ma zatrudniać wyłącznie holenderskich pracowników i posługiwać się krajowymi surowcami. Produkcja wynosić będzie 300 samochodów miesięcznie i przeznaczona jest dla krajów, które nie chcą zaopatrywać się w Stanach Zjednoczonych.

Przemysł amerykański, tracąc coraz więcej rynków zbytu, usiłuje się przemycić na rynki europejskie. Pomagają mu przy tym rządy krajów marshallowskich, które nie dbają o nic, niszcząc własny przemysł. (Sz.)

TO CIĘ NAPEWNO ZAINTERESUJE

Gdy zakładamy łatkę „na gorąco", musimy po wypaleniu się siarkowanej tektury do końca — odczekać ze zdjęciem wulkanizatorka tak długo dopóki cały wulkanizatorek zupełnie nie ostygnie. Proces chemiczny, zachodzący podczas wulkanizowania gumy, wymaga pewnego czasu. Czas ten nie może być skrócony przez stosowanie mocniejszego ogrzania. Wulkanizatorki podręczne są tak obliczone, by nagrzawszy się, zatrzymywały przez konieczny okres czasu temperaturę, potrzebną do całkowitego ukończenia procesu wulkanizacji. Proces ten zostaje mniejwięcej ukończony właśnie wtedy gdy wulkanizatorek całkowicie ostygnie. Również wadliwym jest oblewanie mokrej wkładki tekturowej benzyną i spalanie jej w ten sposób. Łatka zostaje wtedy podgrzana wadliwie i cała naprawa jest mało warta. Dobrze założona łatka „na gorąco" nie da się w żaden sposób oddzielić od dętki i będzie stanowiła jedną nierozerwalną całość z dętką. Należy ją po naprawie starannie natalkować.

—<><>—

Łatki „na gorąco" dobrych marek posiadają siarkowaną tekturę do spalania, na której widzimy czerwony pasek. Jest to pasek, nasycony chemikaliami łatwopalnymi. To też należy zapalać taką tekturkę właśnie na takim pasku czerwonym, a zapalanie będzie ułatwione. Dobra tekturka zapala się z łatwością od żarzącego się papierosa. Wygodnym sposobem zapalania tekturki jest przytknięcie palącego się łebka zapałki. Palący się łebek zapałki ma znacznie wyższą temperaturę niż następnie palące się drewienko.

—<><>—

Wszelkie wyroby z gumy, a szczególnie ogumienie, należy bacznie strzec przed olejem mineralnym. Olej uszkadza gumę bardzo szybko. Gdyby opona, czy dętka, została zanieczyszczona olejem należy, niezwłocznie i możliwie szybko przemyć ją benzyną i następnie wytrzeć do sucha. Większość uszkodzeń zewnętrznych opon „z niewiadomego powodu" ma za przyczynę zepsucia gumy przez pozostawienie na niej oleju.

—<><>—

Opona zużywa się kilkakrotnie szybciej przy większej prędkości jazdy i przy wyższej temperaturze. W tym leży tajemnica rzekomego złego gatunku ogumienia, które już po kilku tysiącach kilometrów jest zdarte. Również na uszkodzenie i szybkie zużywanie się ogumienia wpływa nadmierny ciężar, do którego dane ogumienie nie jest przystosowane, oraz niewłaściwe pompowanie. Staranny i zapobiegliwy kierowca potrafi przez umiejętną i rozważną jazdę przedłużyć kilkakrotnie długość życia opony. Tacy doświadczeni kierowcy niejednokrotnie przejeżdżają na jednej zmianie ogumienia powyżej 60 tysięcy kilometrów, a nawet osiągają i po 100 tysięcy.

Narada Wojskowej Służby Samochodowej

W ramach promocji w Oficerskiej Szkole Samochodowej odbyła się pierwsza narada oficerów Szkoły Samochodowej. Wzięli w niej udział kierowniczy oficerowie służby samochodowej O. W. i najlepsi oficerowie jednostek by po zapoznaniu się z metodą i wynikami szkolenia w Oficerskiej Szkole Samochodowej na naradzie przekazać swym kolegom ze Szkoły doświadczenia w pracy w dziedzinie wyszkolenia i eksploatacji w okresie obozów letnich.

Bogaty materiał dostarczyły naradzie przeprowadzone w bieżącym roku wielkie ćwiczenia taktyczne, zloty i narady wzorowych kierowców intensywne szkolenie i eksploatacje w okresie letnich ćwiczeń. Pozwoliły na ujęcie szeregu zagadnień żywiołowo rozwijającego się w służbie samochodowej ruchu racjonalizatorów i wzorowych kierowców oraz oficerów — przodowników wyszkolenia.

W ramach narady oficerowie wygłosili referaty omawiające zasadnicze zagadnienia służby samochodowej. Między innymi **mjr. Słowiecki** zapoznał zebranych z organizacją pracy służby samochodowej na ćwiczeniach letnich stwierdzając, że dzięki prawdziwie polowym warunkom pracy oficerowie, podoficerowie i kierowcy zapoznali się dokładnie z pracą i zadaniami służby samochodowej w warunkach bojowych. **Mjr. Słowiecki** podkreślił, że zadaniem następnego okresu szkoleniowego musi być właśnie jeszcze mocniejsze ugruntowanie i pogłębienie wiadomości z tej dziedziny oraz spopularyzowanie wzajemnych doświadczeń. Referat swój zamknął **mjr. Słowiecki** stwierdzeniem, że mimo trudnych warunków terenowych i eksploatacyjnych żołnierze służby samochodowej dobrze wywiązali się z postawionych zadań. W dużej mierze jest to zasługą pracy organizacji ZMP, która w najtrudniejszych warunkach zabezpieczała wykonanie rozkazu dowództwa.

Problem wypadków samochodowych stanowiacy jedno z nierozwiązanych jeszcze całkowicie zagadnień służby samochodowej i walkę z nimi omówił **mjr Kowalski.**

Mówca stwierdził, że została wydana bezwzględna walka katastrofom samochodowym o zupełne ich zlikwidowanie.

Każdego oficera i szeregowca służby samochodowej musi cechować zrozumienie że katastrofa powstaje zawsze w wyniku bądź niesprawności technicznej samochodu bądź złego wyszkolenia kierowcy. Nie może być tu mowy o przypadku. Świadomość polityczna oficera i kierowcy nie może zaś pozwolić by w okresie budowy socjalizmu kraj nasz w katastrofach tracić miał cenne życia ludzkie i drogi sprzęt. **Mjr. Kowalski** stwierdził że w walce o całkowite zlikwidowanie katastrof winna w pierwszym rzędzie wziąść udział organizacja ZMP i zmobilizować do niej cały skład osobowy jednostek.

W dalszej części narady przedstawiciel podoficerów służby samochodowej **kpr. Sadowski** omówił pracę organizacji ZMP w jednostce samochodowej. **Kpr. Sadowski** podał cały szereg przykładów w jaki sposób ZMP-owcy przyczyniają się do podniesienia poziomu pracy służby samochodowej i pomagają oficerom samochodowym. Między innymi organizacja rozwiązała problem doszkalania kierowców, którzy nie mogą uczęszczać na zajęcia — drogą indywidualnego koleżeńskiego doszkalania.

W jednostce, w której kpr. Sadowski jest przewodniczącym koła ZMP, nie było ani jednego wypadku samochodowego.

Fakt ten zawdzięczać należy w znacznej mierze pracy ZMP-owców dbających o sprawność techniczna samochodów własnych i kolegów oraz przeprowadzanie przez nich pracy uświadamiającej.

W pierwszej części narady wygłoszone zostały ponadto przez **por. Gulińskiego, kpt. Bobrowskiego, kpt. Dziurnikowskiego, kpt. Jankowskiego i kpt. Kowalskiego** referaty, w których mówcy spopularyzowali poszczególne osiągnięcia swych jednostek i wskazali metody pracy które im w tym dopomogły.

W dyskusji, która wywiązała się po referatach najszersze ujęcie znalazło zagadnienie ruchu racjonalizatorów — oficerów przodowników wyszkolenia.

Oficerowie podawali cały szereg przykładów, jak dzięki racjonalizatorstwu i pomysłowości osiągnięto duże oszczędności. W jednej z jednostek wmontowano w stary samochód silnik elektryczny, który pobiera energią potrzebną do poruszania samochodu (a właściwie trollejbusu) z przewodów przeprowadzonych na autodromie. Dzięki temu nauka jazdy odbywa się bez rozchodu materiałów pędnych.

Z ciekawym wnioskiem wystąpił także **ppor. Gałązka,** prymus Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Podał on projekt, ażeby w licznikach wmontować nieruchomą wskazówkę, która będzie stała na granicy, dozwolonej szybkości. W razie przekroczenia tej granicy, wskazówka szybkościomierza przesunie wskazówkę nieruchomą, co będzie dowodem, że kierowca narusza obowiązujące przepisy. Zapobiegnie to zbyt szybkiej jeździe, która jest przyczyną wielu wypadków.

Wynik narady, która pozwoliła na wzajemną wymianę doświadczeń i ujęcie szeregu zagadnień coraz szerzej rozwijającego się ruchu racjonaliatorstwa podsumował Szef Departamentu Służby Samochodowej MON zapowiadając równocześnie zorganizowanie narady racjonalizatorów, która odbędzie się w Warszawie w najbliższych miesiącach.

kpt. T. Fopp



W czasie narady głos zabierali kolejno oficerowie i podoficerowie naszej służby, aby podsumować osiągnięcia z obozów letnich, przedstawić ulepszenia i pomysły racjonalizatorskie oraz wezwać zebranych do skutecznego przygotowania się do eksploatacji w warunkach zimowych.

Nasi korespondenci donoszą:

Wygramy bitwę z mrozem

Takie hasło wypisał kolorową farbą na płótnie kpt. Wieczorek i umocował na ścianie garażu na przeciw drzwi.

— „Dla samochodziarza — powiedział chwilę potem — mróz, śnieg, jazda po oblodzonej drodze to prawdziwi inspektorzy jego umiejętności i przygotowania maszyny. Odkryją oni w mig każdą nieudolność kierowcy, każdą niestaranność w przygotowaniu samochodu i wykorzystają ją, aby utrudnić mu jazdę".

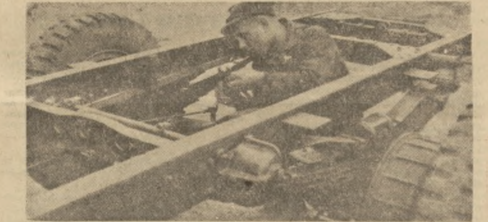
Kpr. Wieczorek tak, jak i jego najbliżsi koledzy st. szer. Najdrowski, szer. Klupa, szer. Mariański, szer. Nadolny, kpr. Fronczak są przodującymi kierowcami jednostki i aktywistami ZMP. Im to właśnie w duże, mierze należy zawdzięczać, że w okresie letnich ćwiczeń samochody jednostki, mimo stałej eksploatacji i trudnych warunków terenowych, były zawsze sprawne i nigdy nie zawiodły w drodze. Sukces swój uzyskała jednostka dzięki przygotowaniu kierowców i maszyn do pracy na obozie letnim jeszcze przed wyjazdem w teren.

Obecnie aktywiści ZMP postanowili doświadczenie zdobyte w okresie ćwiczeń wykorzystać do przygotowania się do eksploatacji jesienno-zimowej. W ubiegłym tygodniu w jednostce odbyło się zebrane Zarządu Koła ZMP, na którym wszyscy obecni zapoznali się z instrukcją Departamentu Służby Samochodowej o przygotowaniu taboru do eksploatacji jesienno-zimowej. Na zebraniu obecny był również dowódca jednostki ppor. Wolny, który przedstawił ZMP-owcom swój plan przeprowadzenia prac przygotowawczych, zaś członkowie Zarządu i aktywiści koła rozdzielili pomiędzy sobą zadania, mające za cel zabezpieczyć przygotowania tak kierowców jak i samochodów.

Nie zapomniano o niczym, co skutecznie pomoże kierowcom zwalczyć groźnego nieprzyjaciela: mróz i zimową noc. Szczególną troską postanowiono otoczyć młodszych kierowców kol. Wyglendę, Szczygła, Kowalskiego, i Zatorka, którzy niedawno dopiero ukończyli kurs nauki jazdy.



Henryk Czerwiec wie, że przygotowania należy rozpocząć od podstaw. Mocno zamocowana i zabezpieczona skrzynia samochodu gwarantuje że ani deszcze, ani śnieg nie zaszkodzą jej w czasie zimowych miesięcy.



Nawet tęgi mróz nie utrudni jazdy, o ile odpowiednio przygotujemy się do zimy. Dlatego właśnie strz. Marian Świąc zmienia w wyrównywaczu olej.

Opieka nad nimi i pomoc w przygotowaniu samochodów powierzyło Koło szer. Nadolnemu. Kpr. Wieczorek zajął się wykonaniem napisów i haseł propagandowych. Szer. Mariański i kpr. Fronczak zobowiązali się we własnym zakresie jednostki przygotować urządzenie do podgrzewania wody i oleju. Szer. Klupa i st. szer. Galiński postanowili zmobilizować kolegów do szczególnie starannego uszczelnienia pomieszczeń garażowych oraz przygotowania ciepłego składu na akumulatory. **Wszyscy ZMP-owcy jednostki postanowili ponadto przygotować wzorowo własne samochody tak, by służyły wzorem innym oraz dopomóc kolegom w trudnościach.**

Prace przygotowawcze rozpoczął kpt. Wieczorek. Gdy kierowcy rano weszli do garażu oczom ich przedstawił się niecodzienny widok. Ściany pokryły się hasłami i rysunkami, wskazującymi na niebezpieczeństwa jazdy zimowej i sposoby ich uniknięcia. W godzinach rannych ppor. Wolny zapoznał kierowców z programem prac przygotowawczych do przejścia na eksploatację jesienno — zimową. Poczym poprosił doświadczonych kierowców o podzielenie się z młodszymi kolegami doświadczeniami w przygotowaniu samochodu do jazdy w zimie i sposobów prowadzenia samochodu.

W imieniu starszych kierowców jednostki zabrał głos plut. Miegał, który zaproponował wprowadzenie współzawodnictwa kierowców w okresie przygotowań. Projekt plut. Migała spotkał się z jednogłośnym poparciem. Przewiduje on nie tylko oznaczenie za dobre przygotowanie własnego samochodu, lecz również zwraca szczególną uwagą na pomoc innym kierowcom oraz wykonanie prac mogących służyć całej jednostce, jak naprzykład opatrzenie i zabezpieczenie gaśnic pożarowych itp.

Młody kierowca szer. Maczyński zaproponował, aby kierowcy, którzy już w zeszłym roku jeździli w zimie w wojsku samochodem w ramach zajęć wyszkoleniowych pokrótce opowiadali o swych trudnościach, przyczynach ich powstania i w jaki sposób je pokonywali.

Projekt ten poparł ppor. Wolny, mówiąc iż właśnie na przykładach własnych błędów i błędów kolegów, jeśli je dokładnie przeanalizujemy, najłatwiej jest nauczyć się prawidłowej jazdy w tak trudnej porze roku.

Na zakończenie zebrania kpr. Fronczak przestrzegł kolegów, aby w okresie wykonywania przedzimowego przeglądu technicznego nie przeciążali pracą warsztatowców lecz czynnie im dopomagali. Pozwoli im to bowiem jeszcze dokładniej sprawdzić zespoły samochodu i sposoby regulacji poszczególnych układów. Głos zabrali również str. Węglarz i kpr. Kadzierski, podając szereg praktycznych wskazówek odnośnie przygotowania samochodu.

Ich wypowiedzi skreślę jednak już w następnej korespondencji.

plut. Marek Kogut

KIEROWCO! POKONAŁEŚ W LECIE PIASEK I UPAŁ — PRZYGOTUJ SWÓJ SAMOCHÓD TAK ABY TERAZ ZWYCIĘŻYŁ ŚNIEG I MRÓZ

Jeden z pierwszych ciągników Jakowa Mamina

Jak powstał ciągnik

Czy znasz prawdziwych twórców ciągnika

Ciągnik rolniczy czy też drogowy nie był w przedwojennej, kapitalistycznej Polsce częstym zjawiskiem. Te zaś które gdzie niegdzie widzieliśmy na „pańskich" majątkach były przeważnie niemieckiego lub amerykańskiego pochodzenia. Czasami zaś tylko przez ostrą kontrolę sanacyjnej cenzury przedostawała się wieść o ogromnym rozwoju mechanizacji rolnictwa, o setkach stacji maszynowych i szerokim wykorzystaniu motoryzacji dla zwiększenia wydajności ziemi i polepszenu bytu chłopa w Związku Radzeckim. Nic więc dziwnego, że nie dużo a czasami i mylnie orientujemy się w historii rozwoju traktora do stanu w którym widzimy go dziś, gdy w coraz większych ilościach dopomaga budować nowe formy zespołowej gospodarki na naszej wsi. Że często nieświadomi przypisują jego wynalezienie technikom anglosaskim. Ojczyzną ciągnika jest tymczasem ZSRR, kraj w którym dzięki uzyskaniu władzy przez lud pracujący motoryzacja i mechanizacja rolnictwa znalazły najszersze zastosowania.

Jeszcze w roku 1785 Iwan Komow uczony rosyjski w książce „O uprawie ziemi i maszynach rolniczych" zwrócił się z apelem do techników podając równocześnie swój projekt maszyny, która ułatwiła by uprawę ziemi i zastąpiła chłopu konia. Apelem Komowa przejął się wynalazca inż. Guriew i przystąpił do realizacji budowy pierwszego na świecie ciągnika który nazwał „naziemnym parostatkiem" niestety w warunkach carskiego terroru i ucisku genialna myśl uczonego i wynalazcy, prześcigająca o dziesiątki lat rozwój ówczesnej techniki nie mogła zostać zrealizowaną.

Kilka lat później, niezrażony trudnościami stawianymi Guriewowi przez rząd carski, syn chłopa kpt. Dymitr Zagriaszskij pokonuje wszystkie opory stawiane przez carską administrację i w roku 1830 buduje pierwszy na świecie ciągnik rolniczy, kóry przed specjalną komisją zdaje egzamin użyteczności. Ciągnik budowy Zagriaszskijego jest zarazem pierwszym ciągnikiem gąsienicowym na świecie.

Już przed 118 laty genialny konstruktor rosyjski zrozumiał zalety napędu gąsienicowego. Umiał on również pokonać jedną z największych trudności konstrukcyjnych, rozciąganie się gąsienic w ruchu. Ciągnik jego już wówczas posiadał mechnizm amortyzujący i naciągający układ gąsienicowy, przy pomocy kół trakcyjnych i w głównych zarysach przetrwał do dziś.

Jednej jedynie nie udało mu się pokonać trudności a to mianowicie problemu układu kierowczego ciągnika. Pojazd jego mógł poruszać się jedynie po linii prostej. Trudność tę pokonał i stał się twórcą pierwszego na świecie traktora odpowiadającego naszemu obecnemu pojęciu o ciągniku gąsienicowym chłop rosyjski, mechanik maszyn parowych Fedor Abramowicz Blinow. W pracach Blinowa brał udział również Jakow Mamin konstruktor pierwszych rosyjskich kołowych ciągników i budowniczy pierwszej fabryki traktorów. Ojciec Mamina był koniuchem u wielkiego nadwołrzańskiego magnata. Rodzice mogli dać synowi jedynie wykształecenie w „elementarnej szkółce" potem zaś Mamin na dalszą naukę musiał udać się w świat. Tak rozpoczęło się pracowite życie Jakowa Mamina twórcy ciągników „Uniwersal" (20 KM) „Progres" 60 KM. Jako 12-sto letni chłopak pracował on już w charaktrze ucznia w warsztacie Blinowa budującym parowe traktory tak udoskonalone, że mogły poruszać się we wszystkich kierunkach. Zasada wynaleziona przez Blinowa pozostała do dziś podstawą układu kierowniczego ciągnika polega ona na tym, że jedna gąsienica zatrzymuje się w miejscu podczas gdy druga poruszając się powoduje wykonanie zwrotu. Mały Mamin podziwiał próby wykonywane z nowym ciągnikiem o którym od lat już marzyli rosyjscy uczeni. Ciągnik Blinowa z łatwością pokonywał rozorany grunt ciągnąc pług lub wóz, radził sobie z błotem i piaskiem.

W tym czasie właśnie w Ameryce powstała pierwsza fabryka parowych samochodów kołowych, pojawiła się pierwsza kołowa lokomobila prototyp dzisiejszej lokomotywy. O ciągniku gąsienicowym czy też kołowym nikt wówczas poza Maminem jeszcze nie myślał. Pomysł budowania ciągnika lżejszego i tańszego posiadającego zamiast gąsienic koła, zamiast ciężkiej maszyny parowej silnik spalinowy tkwił już w umyśle wielkiego konstruktora rosyjskiego. Trudna jednakże była droga prowadząca do zbudowania pierwszego ciągnika. Wiodła przez zadymioną, ciemną kuźnię w wiosce Bałakowo, gdzie powstał prototyp ciągnika zaopatrzony w silnik własnej konstrukcji Mamina pracujący na nafcie aż do przestronnego warsztatu który Mamin nazwał „Specjalnym zakładem produkcji silników „Rosyjski Diesel" i ciągników „Rosyjski Traktor'". W 1903 roku silnik Mamina pojawił się na rynku. Natychmiast rozpoczął walkę z nowym rosyjskim wynalazkiem otaczany carską opieką zagraniczny kapitał, którego przedstawicielem w dziale silników była firma „Gornsby". Dzięki wytrwałości Mamina spaliły się jednakże na panewce wszelkie próby Anglików przekupienia go by zaprzestał produkcji oraz szykany carskiej administracji. Na zachodnio-syberyjskiej wystawie przemysłu metalowego silnik Mamina uzyskał złoty medal podczas gdy konkurencyjny silnik „Gronsby-Aktroid" musiał być ze względu na braki konstrukcyjne zdjęty z wystawy. W tym czasie Mamin rozpoczął budowę ciągników kołowych, zaopatrzonych w nagrodzony na wystawie silnik. W 1910 roku pierwsze ciągniki wyszły na rynek jednakże w ówczesnej Rosji praca Mamina nie mogła zostać w pełni uwieńczona sukcesem jakim by było masowe rozpowszechnienie ciągnika. W ustroju kapitalistycznego wyzysku i carskiego ucisku nie mógł on znaleźć dostępu do chłopa. Możliwość tę stworzyła dopiero wielka rewolucja październikowa. Już w początku 1918 roku Lenin wezwał wielkiego konstruktora do Moskwy na Kreml i polecił mu zakupić za 100.000 rubli w złocie konieczne dla rozpoczęcia masowej produkcji traktorów obrabiarki. Mamin wypełnił udzielone mu przez Lenina zadanie i w mieście Marks w fabryce „Odrodzenie" rozpoczęła się po raz pierwszy w dziejach Rosji seryjna produkcja ciągników.

Dziś w Związku Radzieckim pracują setki tysięcy ciągników, ZSRR posiada najpotężniejszy na świecie pod względem mocy park traktorowy. Równocześnie zaś nigdzie w świecie ciągnik nie jest tak w pełni wykorzystany i nie odgrywa tak wielkiej roli jak w kolektywnej gospodarce wiejskiej kraju socjalizmu. Genialna myśl konstruktorów rosyjskich którzy od dziesiątków lat walcząc z tępotą carskiego absolutyzmu i wyzyskiem burżuazji dążyli do umasowienia traktora została w pełni zrealizowana. Chwili tej dożył 76 letni Mamin, którego całe życie było walką o postęp a dziś jest przykładem dla tysięcy młodych radzieckich techników i inżynierów.

Junacy SP — przyszli kierowcy

(Zdjęcie po prawej)
Nowy kurs w ośrodkach motoryzacyjnych „SP" rozpoczęły znowu tysiące naszej młodzieży. Wysoki poziom nauki i doświadczeni wykładowcy dają gwarancję, iż absolwenci będą w przyszłości pełnowartościowymi kierowcami.

Trenażer pomaga w szkoleniu oszczędza benzynę i smary

Na wystawie pomocy szkoleniowych urządzonej w ramach zlotu wzorowych kierowców w Orzyszu, środek sali zajął bardzo pomysłowo wykonany trenażer. O jego celowości świadczy, że nawet doświadczeni kierowcy z przyjemnością zasiadali w krześle by „poprowadzić" maleńki samochodzik, jadący ze znaczną szybkością po „drodze" otoczonej dwoma szpalerami drzew i co więcej... popełniali błędy, które z łatwością spostrzegali, aby już w następnej „jeździe" je poprawić.

Cóż zaś dopiero kandydaci na kierowców i młodzi uczniowie kursów nauki prowadzenia. Trenażer typu zbudowanego przez kierowców-racjonalizatorów w Orzyszu pozwoli instruktorowi prowadzącemu zajęcia szkoleniowe przyzwyczaić ucznia do prawidłowego wykonywania zmiany biegów i ruchów kierownicą, bez powstania nawyków, posiadanch nieraz przez starych kierowców, a bardzo trudnych do zwalczania w późniejszym okresie.

Oprócz korzyści, jakie trenażer daje przy szkoleniu młodych kierowców, pozwala on na poczynienie dużych oszczędności na paliwie i smarach oraz przebiegu międzynaprawczym samochodów szkolnych. Oszczędności te są szczególnie znaczne w pierwszym okresie szkolenia. Dzięki trenażerowi bowiem maszyny szkoleniowe nie są już w tak znacznym stopniu narażone na nieopanowane ruchy, jakby to miało miejsce, gdyby nauka rozpoczynała się od prowadzenia „samego" samochodu.

Jeśli zaś chodzi o koszt energii elektrycznej, potrzebnej do uruchomienia trenażera to wynosi on około 40 zł za godzinę, podczas, gdy koszt samej benzyny wynosiłby około 1000 zł.

Jednostka, w której zastosowano w okresie letniego szkolenia trenażer oszczędziła w ten sposób ponad 250.000 zł, za które można było zakupić podręczniki, czasopisma i inne pomoce szkoleniowe wzbogacając w ten sposób swą „salę motoryzacyjną", która jest dumą wszystkich kierowców.

Budowa trenażera typu przedstawionego na wystawie w Orzyszu jest następująca:

Trenażer składa się z kabiny (1), podstawy do niekończącej się wstęgi (2) i modelu samochodu (3).

Kabina i podstawa wstęgi połączone są z sobą metalowymi haczykami, pozwalającymi na rozłączenie tych części.

W kabinie znajduje się mechanizm prowadzenia samochodu. Trenażer posiada: skrzynkę przekładniową (4) z samochodu ciężarowego, silnik elektryczny (5) o mocy 0,5 KW, 1400 obr./min., główną przekładnią ze stożkowymi kołami zębatymi (stosunek 1 : 4,5). Duże stożkowe koło zębate (6) jest nieruchomo osadzone na poprzecznej osi (19), obracającej się swobodnie na łożyskach kulkowych.

Na tejże osi umocowane są: kółko pasowe o średnicy 10 cm i bęben nożnego hamulca taśmowego.

Wał (7) głównej przekładni umocowany jest w łożysku ślizgowym (8). Wolny koniec tego wałka połączony jest przy pomocy tulei łączącej z wałem prowadzącym skrzynki przekładniowej. Jako punkty oporu dla waka atakującego skrzynki biegów służą: łożysko kulkowe w przedniej ścianie obudowy skrzynki i wytoczona tuleja tarczy sprzęgła. Tarcza sprzęgła (9-stożek) swobodnie porusza się po wieloklinach wałka atakującego i utrzymywana jest sprężyną (10) w położeniu sprzęgła włączonego.

Silnik elektryczny i skrzynka biegów zmontowane są na wspólnej ramie w tym celu, aby łatwiej było scentrować oś wirnika silnika elektrycznego z osią wałka atakującego skrzynki biegów. Małe koło rozpędowe (11) zamocowuje się na osi silnika elektrycznego tak, aby umocowanie to (12) dobrze pasowało do oporowego łożyska kulkowego (13).

Do dolnego końca pionowego pręta (14) zmontowanego na przedniej ścianie kabiny przymocowana jest dźwignia, która jest z kolei połączona z ramieniem mechanizmu kierowniczego drążkiem poprzecznym. W ten sposób w momencie działania kołem sterowym, drążek (15) odchyla model samochodu w tę lub w inną stronę.

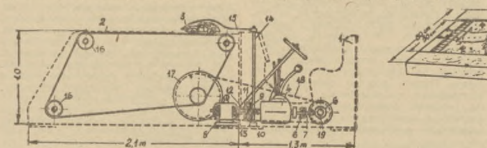
Podstawą do niekończącej się wstęgi jest drewniana rama z czterema obracającymi się bębnami (16) o średnicy 18 cm. Na bębny te nawinięta jest wstęga brezentowa szerekości 0,5 m i długości około 5 m. Na wstędze tej przedstawione są w postaci małych modeli odcinki drogi. Na osi ośrodkowego dolnego bębna montuje się napędzane koło pasowe (17) o średnicy 42 cm, połączone z wspomnianym już napędowym kółkiem pasowym o średnicy 10 cm, kółko to jest umieszczone na osi (19) głównej przekładni przy pomocy skórzango pasa (18).

Najmniejsza szybkość posuwania się wstęgi na pierwszej przekładni wynosi 0,1 m. sek., największa zaś na czwartej przekładni nie powinna przewyższać 0,7 m. sek.

Napęd silnika elektrycznego następuje z sieci elektrycznej. W trenażerze tym zastosowano również pedał przyspiesznika, aby uczeń po wyciśnięciu sprzęgła i włączeniu biegu, mógł nacisnąć na pedał i stopniowo, włączając sprzęgło, uruchomić wstęgę.

Gdy wstęga zacznie się posuwać, uczeń pilnie śledzi jej ruch i, skręcając koło sterowe w tę czy drugą stronę, skierowuje model samochodu (3) za pomocą drążka (15) w żądanych kierunku. W ten sposób uczeń przyzwyczaja się od początku do działania mechanizmami kierowania, mając cały czas oczy i uwagę zwrócone na przesuwającą się wstęgę i jednocześnie mając przed sobą różne warunki drogowe, uczy się przepisowego ruchu pojazdów mechanicznych po drogach publicznych.

Sądzimy, że za przykładem racjonalizatorów z Orzysza, pójdą i inne jednostki wprowadzając do nauczania jazdy samochodem trenażery tego lub innych typów.



Schemat budowy trenażera


Ogólny widok trenażera

W MIESIĄCU PRZYJAŹNI POZNAJEMY TWÓRCÓW POSTĘPOWEJ TECHNIKI — UCZONYCH RADZIECKICH

Kierowco przygotuj się!

IDZIE ZIMA

Już mamy jesień w całej pełni. Wkrótce rozpoczniemy okres zimowy, który dla kierowcy zaczyna się w połowie października. Należy więc pomyśleć już o przeglądzie samochodu i o przygotowaniu go do prawidłowej pracy w niepogodach, szarugach, zimnie i mrozach, w trudnych warunkach.

Do przygotowań zimowych należy zabrać się już teraz, bowiem, gdy nadejdą zimna będzie trudniej pracować zgrabiałymi rękami, podczas deszczów i śniegu.

PRZEGLĄD OGÓLNY

Ogólnego przeglądu samochodu dokonujemy na kanale lub na dźwigu. Musimy uprzytomnić sobie, że jakakolwiek wada łatwa do usunięcia obecnie, stanie się bardzo kłopotliwa w czasie mrozu i niepogody. Pod tym kątem widzenia wykonujemy szczegółowy przegląd i notujemy skrupulatnie wszystkie niedomagania tak zewnętrzne, jak i wewnętrzne.

Sprawdzamy dociągnięcie i zabezpieczenie wszystkich śrub i nakrętek. Wykrywamy skrupulatnie wszelkie zardzewiałe i pozbawione ochrony przed rdzą miejsca. Czyścimy je starannie i malujemy farbą przeciwrdzewną. Sprawdzamy czy smar przechodzi przez kanały sworzni resorowych, czy dostaje się do krzyżaków przegubów wahliwych; czy wszystkie smarowniczki znajdują się na miejscu; czy której smarowniczki nie brak.

Czyścimy resory i starannie przesmarujemy pióra smarem grafitowym. Przesmarujemy dokładnie wszystkie miejsca nakazane książką obsługi. Wreszcie spryskamy przy pomocy rozpylacza ręcznego lub mechanicznego całe podwozie olejem gazowym lub mieszaniną starego oleju z naftą tak, by płyn dotarł do wszystkich szpar i szczelin.

Sprawdzimy lakier nadwozia i starannie zabezpieczymy wszystkie uszkodzone miejsca przed przenikaniem do nich wody i brudu. Nasmarujemy zawiasy drzwi, zamki i zasuwy nadwozia. Gumowe kliny w drzwiach natrzemy woskiem.

Sprawdzimy prawidłowe umocowanie latarń, sygnału, tablic rejestracyjnych i innych przyrządów. Nasmarujemy zawiasy uchwytów kół zapasowych lub śruby zamocowania tych kół.

Ogólnie mówiąc, tak przygotujemy samochód, by nie szkodziła mu wilgoć i, by woda nie poczyniła szkód w okresie zimowym, kiedy wilgoć tygodniami nie wysycha.

Po dokonaniu przeglądu i prac ogólnych, zajmiemy się poszczególnymi zespołami samochodu.

PRZYGOTOWANIE SILNIKA

Przygotowanie silnika na okres zimowy polega na jaknajstaranniejszym doprowadzeniu go do dobrego stanu, aby mógł bez wad pracować aż do wiosny.

Po umyciu silnika z zewnątrz przystępujemy do regulacji, przepisanej instrukcją obsługi danego silnika. Sprawdzamy regulację zaworów i ewentualnie poprawiamy ją według danych fabrycznych. Czyścimy dokładnie filtr paliwa, filtr powietrza i oleju. Zmieniamy wkładkę filtra oleju, jeżeli zmiana taka jest możliwa. Sprawdzamy czy poduszki zawieszenia silnika nie obluzowały się i ewentualnie dociągamy je.

Teraz zmieniamy olej w silniku na gatunek zimowy, stosując dokładnie przemycie silnika olejem wrzecionowym lub innym tanim olejem mineralnym. Stosujemy do napełnienia miski olejowej gatunek, przepisany na zimę przez C. P. N., o czym dowiadujemy się z Tabeli Polecającej C. P. N.

Sprawdzamy dokładnie działanie i stan prądnicy i rozrusznika, usuwając najdrobniejsze nawet niedomagania, bowiem zdajemy sobie sprawę z ważności tych zespołów szczególnie w zimie przy zapotrzebowaniu na dużą ilość prądu.

Akumulator oddajemy do sprawdzenia specjaliście — elektrotechnikowi z poleceniem jednoczesnej zmiany elktrolitu. Pamiętajmy, jak ciężką pracę ma akumulator w zimie i dla tego starajmy się by znajdował się on w jaknajlepszym stanie.

Sprawdzamy przyrząd zapłonowy. Czyścimy i regulujemy przerywacz. Sprawdzamy zamocowanie i stan przewodów wysokiego napięcia. Zajmujemy się też przewodami niskiego napięcia. czyścimy i dokres czasu temperaturę, potrzebną do calciągamy wszystkie zaciski. Lekko nawet uszkodzone przewody izolujemy lub wymieniamy na nowe. Pamiętajmy, że w zimie używamy ciągle świateł a wszelkie wady instalacji będą podczas mrozów i slot bardzo kłopotliwe do usunięcia.

System chłodzenia otaczamy szczególną opieką. Wypuszczamy wodę z systemu chłodzenia, przy czym otwory kurków do spuszczania szczególnie w bloku silnika, przetykamy dobrze drutem, by wszystka woda wyciekła przez nie. Przemywamy chłodnicę i koszulki wodne kilkakrotnie póty, póki nie pocieknie z nich czysta woda. Po zamknięciu kurków spustowych, napełniamy chłodnicę mieszaniną niezamarzającą, kupioną w składzie, lub w ostateczności wykonaną samemu w proporcji: woda i gliceryna techniczna — pół na pół, lub spirytus denaturowany i woda — **pół na pół.** Glicyryna jest lepsza i trwalsza, natomiast znacznie droższa. Pamiętajmy, by używać wyłącznie technicznej gliceryny bezkwasowej. Przy stosowaniu mieszanki niezamarzającej, musimy sprawdzić dokładnie szczelność głowicy i przewodów wodnych, bowiem mieszanka łatwiej przenika przez nieszczelności. Również sprawdzamy, czy chłodnica nie cieknie, gdyż wada ta spowoduje wyciekanie drogiej substancji niezamarzającej.

Wreszcie wyjmujemy świece i oczyściwszy je sprawdzamy pod ciśnieniem. Regulujemy odstęp między elektrodami według przepisu fabrycznego, bowiem prawidłowe i nienaganne działanie świec jekst pierwszym waruniem dobrej pracy silnika, szczególnie w zimie.

Nie zapomnijmy też o termostacie, którego prawidłowe działanie nie tylko ułatwi nam szybkie rozgrzewanie silnika, lecz spowoduje znaczną oszczędność paliwa w zimie i zmniejszy zużycie silnika podczas uruchomiania i jazdy.

c. d n. *st. sierż. W. Witr.*

Z wędrówek po kraju

Tak pięknie ozdobiony tablicami drogowymi słup jest do obejrzenia na Dolnym Śląsku w Trzebnicy.

Wjechaliśmy do miasta od strony Oleśnicy i **jedziemy już przez** Trzebnicę około 1,5 km, gdy nagle przyhamował nas dość złożony znak drogowy. Ograniczenie szybkości do 10 km/godz. (oczywiście bez znaku odwołania) zmusza w teorii wszystkich, którzy jadą przez to miejsce, przypuśćmy, że do Wrocławia lub Poznania do „ekonomicznej" jazdy bez końca na pierwszym biegu. Oczekiwany zgodnie z tablicą zakręt nie istnieje, jest natomiast normalne rozgałęzienie dróg w kształcie T. Kierunki podane w lewo i w prawo zgadzają się z rzeczywistością, natomiast kierunek nawprost — Trzebnica, istnieje tylko w wyobraźni tych, którzy wymalowali i powiesili taką tablicę. Po pierwsze, jesteśmy już dawno w Trzebnicy, więc skąd druga Trzebnica przed nami po drugie przejechanie rozgałęzienia w formie T nawprost, grozi zderzeniem z masywną ścianą dwupiętrowego domu. Do znaku skrzyżowania nie mamy zastrzeżeń, chyba tylko pretensję, iż jest umieszczony za wysoko i w towarzystwie tylu tablic bezsensownych, że nie może być w porę z odpowiednią uwagą zaobserwowany.

Całość jako „choinka znaków drogowych" bardzo gustowna, ale wybitnie szkodliwa dla ruchu i poszanowania znaków ostrzegawczych, nakazujących i kierunkowych.

Wstyd Urzędzie Drogowy w Trzebnicy!

Żym.

Z doświadczeń letnich ćwiczeń

Regulowanie szybkości

Nieraz zdarzy się że właśnie nasz samochód (szczególnie w małej kolumnie) jest prowadzącym. Powstaje wówczas pytanie jak jechać by zapewnić jadącym za nami równomierność jazdy? Jak już bowiem zorientowaliśmy się z pierwszej części artykułu, szybkość marszowa, przeliczona na zasadzie dotychczasowych wskazówek, określa jedynie ilość kilometrów, którą kolumna winna przebywać w ciągu każdej godziny. Nie określa natomiast szybkości, z jaką winien jechać pojazd prowadzącego kolumnę, aby w rezultacie osiągnąć obliczoną szybkość marszową. Aby wiec sprawnie wykonać przemarsz, należy obliczyć szybkość, do utrzymania której powinien stale zdążać prowadzący kolumnę. Szybkość tę będzie mu wskazywał szybkościomierz pojazdu, na którym sam jedzie. Punktem wyjścia dla jej obliczania jest również poprzednio przyjęta najwyższa szybkość najpowolniejszego pojazdu. Gdy przemarsz odbywa się w czasie dnia, a drogi nie są zaśnieżone lub zlodowaciałe, wówczas prowadzący kolumnę powinien dążyć do utrzymania szybkości jazdy (według tachometru) równej poprzednio ustalonej szybkości maksymalnej najpowolniejszego pojazdu. Jeżeli natomiast przemarsz odbywa się podczas OPlot nocnej po drogach zaśnieżonych lub zlodowaciałych, wówczas szybkość pojazdu prowadzącego kolumnę winna zbliżyć się do szybkości, którą można obliczyć, zmniejszając najwyższą szybkość najpowolniejszego pojazdu o procent przyjęty do wydłużenia czasu jazdy w każdym z tych warunków.

W wypadku istnienia obu tych czynników należy, szybkość tę obliczyć uwzględniając każdy z nich oddzielnie.

Określenie szybkości pojazdu, w którym jedzie prowadzący kolumnę, podczas przebywania dróg bitych w terenie pagórkowatym lub gdy zachodzą inne okoliczności umożliwiające zachowanie jednostajności w szybkości oraz podczas jazdy po drogach, jest teoretycznie niemożliwe.

Należy wówczas często kontrolować zużycie czasu i długość przebytej drogi w stosunku do pokonanych obliczeń i odpowiednio regulować tempo jazdy.

Regulowanie tempa jazdy.

Kolumna winna się poruszać według z góry określonego planu jazdy, tzw. rozkładu jazdy, w celu zapewnienia regularności marszu i sprawnego przemarszu.

W razie stwierdzenia odchyleń w stosunku do ustalonego rozkładu jazdy należy szybkość jazdy pojazdu prowadzącego kolumnę, a tym samym i szybkość jazdy, kolumny, odpowiednio zmienić.

Niejednokrotnie jednak przemarsz w czasie jego trwania może być opóźniony z różnych przyczyn. Czas przemarszu został przez to skrócony o pewien odsetek. Szybkość jazdy musi być więc doraźnie zwiększona w stosunku do szybkości obliczonej poprzednio.

Poniższa tabelka podaje zależność wzrostu szybkości jazdy w stosunku do straty czasu przemarszu:

Strata czasu	Wzrost szybkości w %	Np. obliczona szybkość 20 km/godz. musi być zwiększona do
0	0	20 km/godz.
5	5	21 km/godz.
10	11	22 km/godz.
15	18	23 km/godz.
20	25	25 km/godz.
25	35	27 km/godz.
30	43	29 km/godz.
35	54	31 km/godz.
40	67	34 km/godz.
45	82	37 km/godz.
50	100	40 km/godz.

Liczby w tabeli zaokrąglono wzwyż do jedności.

Z porównania liczb wynika że procentowy wzrost szybkości jest większy od procentowej straty czasu.

Obliczywszy dla przemarszu szybkość jazdy równą np. 40 km/godz. 20% straty czasu zmusi do jazdy przez pozostały czas z szybkością, według wskazań szybkościomierza, równą 50 km/godz.. Niejednokrotnie podczas przejazdu jeden lub kilka pojazdów porusza się dalej.

Słuszną jest rzeczą, móc określić czas, w którym spóźniony kierowca dołączy się do kolumny, lub ilość kilometrów, którą ma przebyć w przyśpieszonym tempie. Usprawni to przemarsz i usunie czynnik niepewności u dowódcy kolumny, która porusza się dalej lub też oczekuje, oraz ułatwi kierowcy jazdę bez nieuzasadnionego pośpiechu.

plut. Z. Kogut

UWAGA! jedzie PIRAT drogowy

20 MINUT OBSERWACJI

Dużo pisaliśmy o parkowaniu, ze zmiennymi rezultatami. Równie dużo, a może i więcej nawet zajmowaliśmy się kulturą jazdy. Okazuje się jednak, że to stanowczo za mało. Kierowcy są nadal niepoprawni i jazdą swą wykazują niezrozumienie podstawowego **w ruchu** miejskim założenia:

„Pamiętaj, iż nie jesteś sam na jezdni i jedź zawsze tak, jakbyś chciał żeby inni jechali".

Dla potwierdzenia faktami wyrażonego wyżej poglądu o kierowcach, w dniu 29 września b. r. obserwowaliśmy przez równe 20 minut (od 12 min. 10 do 12 m. 30) odcinek ulicy Marszałkowskiej pomiędzy ulicą Widok i Al. Jerozolimskiemi, biorąc pod uwagę pojazdy zdążające tylko od strony ogrodu Saskiego. I cóż zaobserwowaliśmy? dużo rzeczy niepocieszających, mianowicie z jednej strony bezmyślność a z drugiej „spryt" aż tak dużay, że łamiący jawnie przepisy. Co prawda tak bezmyślność w jeździe jak nadmierny „spryt", który raczej kwalifikuje się do określenia jazdy podważając opinię każdego z zanotowanych poniżej kierowców:

Citroen H-85838, taksówka boczny 540, Skoda A-79622, Mercedes A-82196, Opel T-77667, Citroen A-76840, Opel H-77581, Fiat A-805196, Chevrolet D-000475. Fiat A-86027, Chausson T-75667, Chausson T-76717, Skoda A-79765, taksówka boczny 542, taksówka boczny 424, Fiat A-75307, Opel H-78023, Humber H-75245, Ford A-81344 i Fiat A-80306.

No! chyba dosyć piratów na raz, bo w ciągu 20 minut aż 21 wozów jechało nieprzepisowo (szczęście, że w takim miejscu M. O. jeszcze nie zbiera mandatów).

Rys. A

Aby jaśniej zrozumieć błędy powtarzane przez bodaj co trzeciego z przejażdżających ten odcinek kierowców, spójrzmy na rys. A. Tak niestety wygląda „wstęp" do skrzyżowania Al. Jerozolimskich z Marszałkowską. Rysunek ten, przedstawia sytuację w godzinach stosukowo słabego nasilenia ruchu, ale co się dzieje od godz. 6 min. 30 do 8 min 30 i od 15 do 17, przechodzi już możliwości rysunkowe naszego pisma, gdyż sznury samochodów sięgają z jednej strony ul Siennej a z drugiej Żurawiej. Ale przejdźmy do popełnianych błędów. A więc od samego skrzyżowania, w miejscu gdzie z prawej strony tabliczka w formie strzałki oznajmia: pojazdy stop! przejście! należy wóz zatrzymać, gdyż nic nie skorzystają ci, którzy przekraczają tę linię połową wozu lub nawet całą jego długością, utrudniając tylko drogę pieszym. Odległość między wysepką z przystankiem tramwajowym, a chodnikiem zezwala świetnie na ustawienie dwóch pojazdów obok siebie, nie należy więc stawać na środku tylko z boku po prawej, jeżeli mamy zamiar skręcić w prawo, lub po lewej jeżeli mamy jechać prosto lub skręcać w lewo. Odległość między pojazdami winna być możliwie mała, nie spowoduje to niepotrzebnego wydłużania się sznura czekających na przejazd. Teraz przejdźmy poza wysepkę, tam pomiędzy torem tramwajowym a krawężnikiem mieścić się muszą dwa samochody osobowe lub jeden ciężarowy i osobowy obok siebie.

Rys. B

Ruch prawostronny, jak sama nazwa wskazuje, odbywa się prawą stroną (o tym dziś nie wszyscy kierowcy widocznie wiedzą) dla tego też należy jechać przy samym krawężniku podjeżdżając do takiego skupiska wozów, a umożliwi się innym wykorzystanie miejsca obok. Nie wolno jest zajmować miejsca na torze tramwajowym, pchając się wzdłuż całego sznura czekających, na trzeciego lub czwartego. Tak samo pojazdy z ul Widok nie mają prawa starać się w sposób „przebojowy" wjechać w szereg pojazdów, gdyż tamują ruch po drugiej stronie ulicy. Winny one czekać przed ul. Marszałkowską i wjechać na nią dopiero wtedy, gdy będzie wolne miejsce.

Jak przy odrobinie dobrej woli i większym wysiłku myślowym opisane miejsce może wyglądać, niech przekona nas rys. B. Otóż te same 20 samochodów zajęło znacznie mniej miejsca tak na szerokość jak i na długość, i tramwaj może dojechać do przystanku i przechodzący mogą korzystać z wyznaczonego przejścia. Kierowcy z pewnością nie będą bez potrzeby trąbić i urągać jeden na drugiego a motorniczy tramwaju i pasażerowie będą zadowoleni, że nie ma utrudnień w wysiadaniu i dostawaniu się tramwaju.

A więc oczekujemy poprawy!

Amortyzatory teleskopowe

Wiele nowoczesnych samochodów osobowych posiada amortyzatory typu teleskopowego, działającego bezpośrednio przy ściskaniu ich i rozciąganiu. Są to bardzo dobre amortyzatory, nieskomplikowane w budowie i nie wymagające prawie żadnej obsługi. Amortyzatory teleskopowe posiadają między innymi samochody Citroen, Willys i wiele innych.

Działanie tych amortyzatorów jest bardzo skuteczne, a wytrzymałość ich stosunkowo bardzo duża. Są one dwóch zasadniczych typów: rozbieralne i nierozbieralne. Niektóre posiadają nawet otworki do dopełniania, zamykane korkami.

Amortyzator teleskopowy posiada z dwóch stron ucha, które służą do zamocowania go za pośrednictwem tulei gumowych. Tuleje te są wykonane albo w postaci dzielonej, składającej się z dwóch stożków gumowych, wkładanych z obu stron ucha, bądź też w postaci szpulki, wciskanej do ucha przy pomocy siły. Po wciśnięciu tulei i nasunięciu jej wraz z uchem amortyzatora na odpowiedni sworzeń podwozia czy osi samochodu, tuleję tę dociska się przy pomocy podkładki i nakrętki na tyle mocno, by nie mogła się ona obracać tak w uchu, jak i na sworzniu. Po dociśnięciu zostaje ona rozparta w uchu i stanowi z nim jedną całość.

Celem ułatwienia wciśnięcia w ucho tulei niedzielonej, można ją lekko powlec warstewką gliceryny lub płynu hamulcowego. Nie wolno jednak do tego celu używać oleju, z wyjątkiem rycyny. Olej mineralny niszczy gumę i powoduje szybkie rozpadnięcie się tulei.

Amortyzatory teleskopowe dają się regulować pod względem skuteczności działania. Oczywiście działają one znacznie silniej podczas rozciągania, niż podczas ściskania, a nawet przy ściskaniu mogą wcale nie stawiać oporu, zależnie od typu. Reguluje się je, jak następuje.

Po całkowitym wciśnięciu amortyzatora do końca powoli obracamy górną część w stosunku do dolnej naciskając obie wciąż do siebie. W pewnej chwili poczujemy, że górna część wskoczyła jeszcze głębiej. Znaczy to, że koniec tłoka amortyzatora wskoczył w zaczep zamka do regulowania. Teraz naciskając wciąż ku sobie części, obracamy je względem siebie w takim kierunku, jakbyśmy zakręcali nakrętkę na śrubie, to jest w prawo. Wkrótce poczujemy, że dokręciliśmy zamek do oporu, to jest do końca. Wtedy działanie amortyzatora będzie najsilniejsze. Następnie okręcamy w lewo zamek na tyle, na ile chcemy mieć miększy amortyzator.

Normalna regulacja amortyzatorów teleskopowych wynosi dwa pełne obroty w lewo od pozycji całkowitego zamknięcia zamka. Jeżeli damy tylko półtora obrotu — amortyzator będzie sztywniejszy od normalnego. Jeżeli damy dwa i pół, czy trzy obroty — uzyskamy regulację łagodniejszą.

Należy regulację przeprowadzać w sposób możliwie delikatny i nie używać siły, bowiem tak zaczepy zamka, jak i sam zamek — są dość delikatne i łatwo je uszkodzić przez nieumiejętne obchodzenie się z nimi. Szczególnie delikatne są zaczepy regulacyjne, które w razie użycia siły — gną się i wtedy regulacja nie jest możliwa do przeprowadzenia bez rozbiórki amortyzatora, którą wykonać powinien jedynie specjalista.

Dopełnianie amortyzatora teleskopowego potrzebne jest jedynie w przypadku wyciekania płynu na zewnątrz, co jest oznaką zużycia prowadnicy tłoka. Dopełniać należy przez dolewanie płynu do wnętrza dolnej części amortyzatora poprzez przeznaczony do tego otworek. Należy wystrzegać się dolania zbyt wielkiej ilości płynu, który może spowodować wyrwanie uszczelek przy silnym ściśnięciu amortyzatora.

Do amortyzatorów należy używać wyłącznie płynu amortyzatorowego. Używanie oleju silnikowego, gliceryny, oleju gazowego itp. innych płynów jest wysoce szkodliwe. Ponadto zwykły olej silnikowy spowoduje nadmierną twardość amortyzatora w stanie zimnym a po nagrzaniu się — całkowite jego zmiękniecie. Użycie gliceryny, szczególnie w zimie, może doprowadzić conajmniej — do urwania jego uchwytów. To też jeszcze raz z naciskiem trzeba zalecić używanie wyłącznie specjalnego płynu do amortyzatorów.

Amortyzatory typu rozbieralnego można regenerować przez wymianę poszczególnych części. Natomiast nie zaleca się dokonywania tej czynności samemu, bowiem jest czynność bardzo delikatna, szczególnie przy zakładaniu cieniutkich blaszek stalowych, stanowiących zaworki. Kolejność składania tłoka i sposób założenia blaszek zaworowych — wymagają dobrej znajomości rzeczy i wielkiego doświadczenia. W każdym przypadku należy zachować możliwie wielką czystość pracy i dbać szczególnie o niepodrapanie prowadnicy tłoka, jego trzpienia i cylindra. Wszelki błąd w składaniu spowoduje zniszczenie amortyzatora.

Jeszcze jedna uwaga. Oto nie trzeba probować amortyzatorów teleskopowych, gdy znajdują się one poziomo lub w odwrotnym położeniu, bowiem wtedy mogą się one zachowywać zupełnie inaczej i czynić wrażenie uszkodzonych. Celem sprobowania ich działania trzeba ustawić je w pozycji pionowej lub nieco skośnej, węższą rurą u dołu, a szerszą u góry. Ta szersza rura jest właściwie tylko przykrywą, chroniącą trzpień tłoka od uszkodzenia. Zamocowując dolne ucho w imadle i ciągnąc ku górze za ucho górne — możemy wyczuć, jak silne jest działanie przyrządu. Amortyzator powinien dawać przy ciągnięciu do góry (przy rozciąganiu) dość silny opór. Opór ten można praktycznie tak określić, że silny człowiek, ciągnący za poprzeczny drażek, przetknięty przez górne ucho amortyzatora, spowoduje całkowite rozciągnięcie mniej więcej w 6 — 8 sekund. Nie jest to oczywiści miara zbyt dokładna bowiem zależy od siły ciągnącego, ale w braku innych możliwości regulacji, może nam wystarczyć. W każdym przypadku należy starać się, by amortyzatory jednej i tej samej osi były zawsze wyregulowane jednakowo. Naogół reguluje się przednie amortyzatory nieco silniej od tylnych. Również twardziej reguluje się amortyzatory wozu, używanego na gorszych nawierzchniach, na dziurach i dołach oraz w terenie. Na gładkich nawierzchniach dróg wystarczają amortyzatory regulowane słabiej.

J. Kierz, mechanik

Sprzęgło motocyklowe

Sprzęgło motocyklowe powinno odznaczać się przede wszystkim miękkością działania i odpornością na ścieranie. Właśnie w motocyklu, częściej może niż w samochodzie, sprzęgło jest narażone na brutalne obchodzenie się z nim. To jednak nie powinno mu szkodzić. Wymagania stawiane sprzęgłom motocyklowym są bardzo duże, a jednak konstruktorzy potrafili sprzęgła utrzymać w małych wymiarach, w wysokiej jakości i tanie w obsłudze. Większość motocykli za wyjątkiem wyścigowych, posiada przeniesienie mocy z silnika na skrzynię biegów całkowicie zamknięte i chroniące przed dostępem błota, kurzu i wilgoci, tak łańcuch napędowy jak i sprzęgło umieszczone na wałku skrzyni biegów. Jednak obudowanie napędu posiada i złą stronę mianowicie, stawia jeszcze jedno wymaganie sprzęgłom motocyklowym, które muszą być odporne na działanie oleju, dostającego się do sprzęgła z kąpieli olejowej łańcucha. Tak więc widzimy, iż wymagania są poważne i liczne a odpowiadać im muszą sprzęgła, obojętnie czy to małych motocykli, czy dużych „smoków" raidowych lub wyścigowych. Najstarszym, ale i najbardziej rozpowszechnionym typem sprzęgła jest sprzęgło korkowe. Typ ten stosunkowo tani, pozwalający na szybką naprawę przez prostą wymianę korków, okazał się tak dobrym w praktyce, że jest do dnia dzisiejszego najczęściej stosowanym rozwiązaniem sprzęgła w motocyklach całego świata.

Tarczki metalowe takiego sprzęgła posiadają w sobie otwory okrągłe lub prostokątne, w których tkwią odpowiedniego wykroju wkładki korkowe. Mogą być to korki najzwyczajniejsze np. od wina, co jest właściwie dużym plusem, jeżeli chodzi o naprawę. Powinny one wystawać ponad grubość tarczki metalowej od 0,5 do około 1,5 mm (zależnie od ilości tarczek), po obu jej stronach. Z chwilą, gdy grubość ich zrówna się z grubością tarczki metalowej konieczną jest wymiana korków. Taką prostą naprawę przeprowadzamy sami, wycinając odpowiedniej wielkości korki i wciskając je w otwory tarcz metalowych. Następnie wyrównanie grubości przeprowadzamy przez pocierania na płask całą tarczę z korkami o papier szklisty, najlepiej na podłożonej szybie. Po obustronnym wyrównaniu wysokości i oczyszczeniu ze starego korka, tarczki możemy zamontować. Znajdujące się pomiędzy tarczkami z korkiem tarcze metalowe, powinny być całkowicie proste i wolne od wżerów i zarysowań. W przeciwnym razie żywotność sprzęgła będzie bardzo skrócona. Prostota i taniość konstrukcji sprzęgła korkowego polega głównie na tym, iż zębatka obudowy sprzęgła stanowiąc jakby koszyk, w którym umieszczone są tarczki, jest obsadzona luźno na tulejce wałka biegów. Związana stale przy pomocy łańcucha z zębatką silnikową, obraca się zawsze przy pracującym silniku. Wewnętrzna część sprzęgła jest osadzona na stożku wałka skrzyni biegów i opatrzona grubym wieloklinem. Tarczki z wkładkami korkowymi i tarczki metalowe, ułożone na przemian, zazębione są swymi występami, pierwsze na zewnętrznym obwodzie z koszykiem, drugie na wewnętrznym obwodzie poprzez wieloklin z wałkiem skrzyni biegów. Ściśnięte ze sobą sprężyną centralną lub paroma sprężynami mniejszymi przenoszą moc napędową silnika na wałek skrzyni biegów tak długo, póki trwa nacisk sprężyn. W momencie wciśnięcia rączki sprzęgła, linka poprzez dźwignię i popychacz zwalnia nacisk sprężyn i sprzęgło obraca się luźno, przeniesienie mocy ustaje.

Tak jak i w budowie samochodów tak i w motocyklach różne firmy stosują zamiast wkładek korkowych wkładki z ferodo lub innych materiałów odznaczających się wysokimi właściwościami ciernymi.

W posługiwaniu się, obojętne jakim typem sprzęgła, pamiętać należy iż służy ono t y l k o do ruszenia i umożliwienia zmiany biegów (a nigdy nie może być nadużywane do jazdy na tzw. półsprzęgle.

Zym.

Urządzenie do szybkiego rozruchu

Podczas ostatniej wystawy samochodowej w Wiedniu, pokazano, między innymi nowościami, przyrząd gwarantujący szybki rozruch silnika.

Jest to pewnego rodzaju podgrzewacz elektryczny, umieszczny w miejscu normalnej uszczelki pomiędzy rurą ssącą a silnikiem. Zasilany przez akumulator pobiera 40 do 70 W. Włączenie odbywa się przez naciśnięcie guziczka na desce zegarów, na około 5 sek. przed zapuszczeniem. Trzymając guziczek, jeszcze podczas zapuszczania, uzyskuje się podgrzanie mieszanki zasysanej do silnika benzynowego, lub ociepienie powietrza w silnikach wysokoprężnych. **R. I.**

NIEZALEŻNE ZAWIESZENIA PRZODU

Technika kroczy tak szybko naprzód, iż to co jest dobre dziś może być jutro uznane za przestarzałe i zacofane. Myśl konstruktora pracuje ciągle nad lepszym, prakyczniejszym i elastyczniejszym niezależnym zawieszeniem kół przednich. Nasze schematy przedstawiają 4 typy zawieszeń obecnie najbardziej rozpowszechnionych w świecie. Z samochodów użytkowanych w Polsce, stosują je (od lewej ku prawej) Citroen, Skoda, Chevrolet i Aero-Minor.

Poznajemy NOWE MODELE

FRANCJA RENAULT — 4 CV

Tendencję budowy wozów małolitrażowych i w pełnym tego słowa znaczeniu popularnych, przyjęli w bardzo dużej skali konstruktorzy francuscy. Oto popularny Renault 4 CV:

Silnik: umieszczony z tyłu, 4-cylindrowy górnozaworowy, średnica cylindra 55 mm, skok 80 mm, pojemność 760 cm^3, moc 18 KM przy 4.000 obr./min. Gaźnik opadowy z automatycznym podgrzewaczem i urządzeniem rozruchowym.

Skrzynia trzybiegowa plus bieg tylni. Sprzęgło suche, jednotarczowe. Tylni most napędowy łamany. Zespół silnik, skrzynia biegów i wyrównywacz umocowany na 4 poduszkach gumowych.

Zawieszenie: niezależne na czterech sprężynach śrubowych i amortyzatorach hydraulicznych. Ogumienie o wymiarach 135 x 400 lub 5·00 x 15.

Hamulce: hydrauliczne systemu Lockheed działające na cztery koła, hamulec ręczny na koła tylnie.

Nadwozie: karetka całkowicie metalowa 4-drzwiowa 4-osobowa w wykonaniu gospodarczym jako furgonik dostawczy posiada zdolność zabrania ładunku do 200

Zużycie paliwa 6 1/100 km, szybkość maksymalna 90 km/godz. promień skrętu 4 metry, waga całkowita 570 kg.

Praktyczny, ekonomiczny, tani lekki w prowadzeniu zyskał szybko sławę we Francji i poza jej granicami. **Zym.**

CZECHOSŁOWACJA CZ — 125

„Motocykl dla ludzi pracy" oto **hasło** czeskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zrealizowane w praktyce w postaci lekkiego motocykla CZ-125, daje nabywcom tani, wytrzymały, ekonomiczny i szybki środek lokomocji.

Silnik dwusuwowy jednocylindrowy, średnica 52 mm, skok 58 mm, pojemność 123 cm. Moc 4 KM przy 4.600 obr/min. Sosunek sprężenia 1 : 6,7. Smarowanie mieszanką paliwa z olejem. Gaźnik zaopatrzony w lekki filtr powietrzny, zamykany do rozruchu na zimno. Zapłon z iskrownika w kole zamachowym.

Skrzynia trzybiegowa z poziomą dźwignią nożnej zmiany. Sprzęgło wielotarczowe z okładzinami ferodo w kąpieli olejowej.

Rama z rur ciągnionych spawana.

Przedni teleskop z pneumatycznym amortyzatorem.

Lampa przednia o opływowych kształtach mieści w sobie szybkościomierz. W główce kierownicy umieszczony regulowany amortyzator skrętu.

Zbornik o pojemności 12 l paliwa.

Hamulce o szczękach wewnętrznych posiadają średnicę 125 mm. Napęd koła tylniego przy pomocy niekrytego łańcucha 1/2 x 5,2 mm.

Całkowite przełożenie 1 : 20,31; 1 : 10,40; 1 : 7,13.

Wymiary: rozstaw osi 1245 mm, długość 1940 mm. Wysokość 900 mm. Szerokość 690 mm. Waga całkowita 75 kg. Szybkość 75 km/godz. Zużycie paliwa 2 l/100 km.

„Miły przechodniu" pamiętaj, iż te 30 sek. które zyskasz lecąc tak nierozsądnie przez jezdnię do tramwaju, może Cię kosztować parę tygodni przymusowego leczenia w szpitalu, a to się chyba nie opłaci! Prawda? A ty kierowco zwalniaj mijając tramwaj.

Czy twoja prądnica jest w porządku?

Zbliżający się okres zimowej eksploatacji, okres zwiększonych wymagań w stosunku do akumulatora i prądnicy, zmusza nas już teraz do zastanowienia się nad naszą „samochodową elektrownią".

Prądnica samochodu Fiat 1100.
3. Osłona umożliwiająca dostęp do szczotek.
4. Kolektor.
5. Sprężyna dociskająca szczotkę.

Musimy pamiętać, iż przeciętnie stosowane w samochodach osobowych prądnice o mocy 90 — 100 W, spełniają swą funkcję zasilania w prąd wszystkich urządzeń instalacji elektrycznej oraz ładowania baterii bez zarzutu, w okresie gdy praca prądnicy nie jest zbyt duża, to jest podczas

Nowe rozwiązanie zamocowania prądnicy: Napęd paskami klinowymi od wału skrzynki biegów.

ciepłej pory roku. Ale okres zimowy charakteryzować będzie, jeżeli chodzi o prądnicę, wykorzystanie jej mocy do ostatnich granic. Dłużej trwający rozruch, częstsze, uruchamianie silnika celem utrzymania temperatury lub podgrzania, długie jeżdżenie ze światłami, używanie dodatkowych urządzeń jak szyba niezamarzająca lub piecyk elektryczny, pochłaniać będą w błyskawicznym tempie wytworzoną i nagromadzoną w akumulatorze energię elektryczną. Dlatego też, podjedźmy w pierwszej wolnej chwili do elektrotechnika, aby sprawdził ładowanie prądnicy, stan jej regulatora, szczotek i kolektora, a sami sprawdźmy umocowanie jej na silniku, stan paska klinowego, tarczy napędowej i styków przewodów elektrycznych. W związku z tymi pracami przygotowawczymi, dajemy poniżej w paru punktach, co

każdy z nas powinien wiedzieć o obsłudze prądnicy:

Przed rozpoczęciem jakiejkolwiek pracy przy prądnicy, należy odłączyć połączenia akumulatora z masą.

Praca prądnicy może następować wydajnie i bez zaburzeń jedynie wtedy, gdy prądnica jest mocno i nieruchomo przykręcona do uchwytów na silniku.

Pierwszą oznaką uszkodzenia prądnicy jest zapalanie się lampki kontrolnej na wysokich obrotach lub w momencie przyspieszenia obrotów — niecałkowite jej gaśnięcie.

Podczas mycia całego pojazdu lub silnika, prądnica nie powinna być polana wodą ani naftą. Co 10 — 12 tys. km szczotki prądnicy należy wyjąć, oczyścić z pyłu węglowego przy pomocy szmatki umaczanej w benzynie (nie wolno w żadnym wypadku, powierzchni szczotki stykającej się z twornikiem, przecierać papierem szklistym lub wygładzać pilnikiem) w wypadku zużycia się szczotek wymienić je tylko na takie, jakie do danego typu prądnicy są przez wytwórnię przewidziane.

Czyszczenie kolektora powinno następować przy rozebranej prądnicy i to w żadnym wypadku nie przy pomocy papieru szklistego. Umycie pędzelkiem, benzyną całkowicie wystarczą. Pamiętać należy, że warstwa izolacji powinna zaczynać się od 0,1 do 0,5 mm poniżej powierzchni pracującej kolektora.

Najczulszym elementem prądnicy jest jej regulator z samoczynnym włącznikiem i wyłącznikiem. Winien on być chroniony przed wodą i innymi substancjami obcymi a naprawą jego i regulacją może zajmować się tylko elektrotechnik posiadający odpowiednie przyrządy i wiadomości w tym kierunku. Jakiekolwiek zmiany w regulatorze wykonane przez niefachowca mogą w krótkim czasie spowodować poważne uszkodzenia prądnicy, do spalenia twornika włącznie.

Styki przewodów elektrycznych muszą być czyste i mocno zaciśnięte. Napęd prądnicy musi być utrzymany w porządku tzn. pasek nie za mocno i nie za luźno naciągnięty, tarcza napędowa nie powichrowana. Pasek należy chronić przed olejem, benzyną, naftą i towotem.

Polerowanie kolektora paskiem płótna.

Prądnicę smarować zgodnie z instrukcją fabryczną rzadkim olejem silnikowym. Każde najdrobniejsze uszkodzenie w porę usuwać i w miarę możności nie wykonywać żadnych robót w zakresie, których nie posiadamy odpowiednich kwalifikacji elektrotechnicznych.

Zym.

CO KIEROWCA MOŻE SAM NAPRAWIĆ W PRĄDNICY?

1. **Prądnica źle umocowana, śruby lub taśma mocująca zluźniona lub pęknięta, — dokręcić lub wymienić części mocujące.**
2. **Napęd prądnicy nie w porządku. — Pasek naciągnąć lub wymienić sprawdzić tarczę napędową.**
3. **Przewody i połączenia luźne złe przewodzenie prądu, złe połączenie masy. — Oczyścić końcówki przewodów i styki, po podłączeniu mocno dokręcić nakrętki.**
4. **Gdy sama prądnica zawodzi:**
   a) **szczotki zawieszają się w oprawkach — oczyścić oprawki i szczotki.**
   b) **zużycie ponad dopuszczalną wielkość lub złamanie szczotki — zmienić na nową.**
   c) **Ciśnienie sprężyny trzymającej szczotkę za słabo lub sprężyna złamana — zmienić na nową.**
   d) **Kolektor zaoliwiony lub zanieczyszczony — przy stojącym silniku oczyścić szmatką umaczaną w benzynie (nie używać papieru szklistego)!**
5. **Nie gaśnięcie lampki kontrolnej może być też spowodowane uszkodzeniem przewodu tej lampki, włączonego do regulatora. — Sprawdzić przewód, zaizolować lub wymienić, sprawdzić przewodzenie na stykach.**

R. I.

Jak powstaje tylni most

Najnowsze metody produkcji samochodów, sprowadziły procesy stopniowego zestawienia i tworzenia całości z poszczególnych elementów do minimum. Tak więc w nowoczesnych zakładach wytwórczych, obudowa mostu tylnego przestała być zlepkiem kilku pojedyńczych części kuto-lanych, łączonych ze sobą spawaniem lub nitowaniem Dziś, ten proces wytwórczy jest bardzo prosty i przebiega tak, jak to ukazują załączone zdjęcia.

Zym.

TAK NIE NALEŻY

Kierowca ciężarowego Mercedesa zapomniał o tem, iż prawo pierwszeństwa przejazdu miał samochód osbowy Tatra, nadjeżdżający z prawej strony. Bezpośrednie skutki zapomnienia widoczne są na zdjęciu a dalszych należy oczekiwać w sądzie.

A to ciekawe

Zorientuj się drogi Czytelniku o tem, jak ciężką jest praca zaworów, zapoznając się z poniższymi przykładami:

1. Gd jedziesz wozem ośmiocylindrowym z przeciętną szybkością 60 km/godz. to w ciągu jednej godziny jazdy 16 zaworów silnika otworzy się i zamknie około 840.000 razy!

2. Jeżeli byśmy zsumowali paromilimetrowe ruchy zaworu w górę i w dół prowadnicy, to przy tym samym ośmiocylindrowym silniku, gdy samochód zrobi 1 km drogi to zawory pokryją swymi ruchami 1/4 km!

3. Każdy zawór pomimo, iż waży tylko około 150 gr. musi wytrzymać w suwie pracy ciśnienie 40 atm. to znaczy 40 kg na cm^2 powierzchni talerzyka!

Pomysłową inowacją jest filtr powietrzny umieszczony pomiędzy baterią a zbiornikiem oleju.

Komiczny znak drogowy

DROGA REDAKCJO „Z K".

Gdy jedziesz z Warszawy do Błonia, napotkasz po drodze komiczny znak drogowy. Oto przed skrzyżowaniem dróg w miejscowości Święcice stoi piękna tablica z planem skrzyżowania. Ma ona poziomą strzałkę, skierowaną w lewo z napisem „Rokitno" — co jest w zupełnym porządku. Natomiast strzałka pionowa, wskazująca prosty kierunek drogi, oznaczona jest napisem „Warszawa". Tak więc kierowca może mniemać, że jadąc w kierunku Poznania — jedzie do... Warszawy.

Kolego drogi, przypuszczasz może, że złe duchy po prostu zamieniły tablice? Przyjrzyj się drugiej tablicy z planem skrzyżowania, ustawionej z drugiej strony Święcic dla jadących z Błonia do Warszawy. Zobaczysz na niej prawidłowy plan skrzyżowania: strzałka w prawo — do Rokitna, strzałka pionowa — prosto — do Warszawy. Nie ma więc mowy o pomyłce.

Tak więc należy przypuszczać, że władze drogowe nie potrafią odróżnić, w którym kierunku jedzie się do Błonia. a w którym do Warszawy.

Czyżby władze drogowe, zawiadujące Błonia, wyznawały starą znaną zasadę, wyrażającą się w przysłowiu polskim, że... „każda droga prowadzi do Rzymu.:"

Kierowca wozu H—82784.

W. R.

Nazwisko i adres w posiadaniu redakcji

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Puch 200

Z przykrością musimy donieść Koledze, iż nie mając katalogu tego modelu, nie możemy podać charakterystyki technicznej gaźnika ani jego ustawienia. Z opisanych szczegółów sądzimy, iż w pewnym stopniu złe działanie silnika jest spowodowane przenikaniem do wewnątrz fałszywego powietrza. Proponujemy zbadać dokładnie wszystkie uszczelnienia.

Przyczyny „strzelania" w gaźnik motocyklowy

W skutek kilkakrotnych zapytań skierowanych do nas na powyższy temat, wyjaśniamy:

Trzeba stwierdzić na wstępie, iż rzeczywiście dość często zdarza się, że przy zapuszczaniu silnika, szczególnie zimnego i to przy starszych modelach, po pierwszym naciśnięciu nogą rozrusznika następuje pojawienie się płomienia w gaźniku. Przyczyny tego mogą być różne: pierwsza to odbicie wału korbowego w przeciwnym kierunku, w którym to momencie przez gardziel gaźnika wydostaje się paląca mieszanka. Druga przyczyna wymaga trochę dłuższego opisu. Aby zrozumieć zjawisko „strzelania" w gaźnik, musimy zająć się różnicą pomiędzy szybkim spalaniem, a wybuchem mieszanki. Materiały wybuchowe odznaczają się gwałtownym rozprzestrzenianiem fali wybuchu, która osiąga szybkość około 7.000 m/sek. Natomiast mieszanka powietrza i paliwa nie eksploduje tylko, spala się z pewną szybkością, równą około 25 m/sek. Dlatego też, przebieg suwu pracy nie jest wybuchem tylko szybkim spalaniem. Mieszanka powietrza i paliwa dopiero w końcu suwu sprężania jest ogotowa do spalenia się, z tym jednak, że szybkość spalania jest zależna od składu mieszanki. Stosunek powietrza do paliwa wywiera swój wpływ na zjawisko „strzelania" w gaźnik w następujących okolicznościach:

Uboga mieszanka spala się bardzo wolno, tak iż proces spalania trwa aż do suwu wydechu. Równocześnie wskutek przecinania się zaworów (ssący otwiera się przed zamknięciem wydechowego) wpływająca świeża mieszanka z gaźnika ulega zapaleniu od płonących resztek gazów w cylindrze. Tak więc pojawienie się ognia w gaźniku jest spowodowane przedwczesnym zapalaniem się mieszanki na początku suwu ssania. Zubożenie mieszanki zdarza się nawet przy dobrze ustawionym gaźniku z przyczyn od nas niezależnych. Mianowicie, przy niskiej temperaturze powietrza, następuje skroplenie zassanej mieszanki na zimnych ścianach cylindra. Kropelki te nie biorą udziału w szybkim procesie spalania rozpylonej mieszanki, lecz spalają się tak wolno, jak same paliwo bez domieszki powietrza. Stan taki trwa aż do momentu nagrzania ścian wewnętrznych cylindra. Zubożona w ten sposób mieszanka powoduje również „strzelanie" w gaźnik.

Często zdarza się, iż przy pracującym silniku i to nawet dobrze rozgrzanym, następują pojedyńcze „strzały" w gaźniku. Spowodowane to być może przez zatkanie się chwilowe dyszy głównej lub też przez dostawanie się fałszywego powietrza. W każdym wypadku zachodzi fakt dużego zubożenia mieszanki, który jest o tyle groźny, iż nie usunięta w porę przyczyna, może spowodować podpalenie lub zawieszenie się zaworów a nawet przepalenie denka tłoka w skutek nadmiernej temperatury panującej wewnątrz cylindra.

Ostatnią przyczyną nieodpowiedniej mieszanki może być źle dobrany suwak w gaźniku. Ponieważ skład mieszanki zależnym jest od położenia suwaka tylko od 1/8 do 1/4 jego otwarcia, czołowa jego krawędź podcięta łukowato spełnia bardzo poważną rolę regulatora dopływu powietrza. Każdy suwak fabryczny posiada na sobie cechę oznaczającą typ gaźnika i wykrój suwaka, obliczony w szesnastych częściach cala. Tak więc 6/4 oznacza gaźnik typu 6, o przelocie w suwaku równym 4/16 cala. Jeżeli w granicach ruchu suwaka od 1/8 do 1/4 otwarcia, następują „strzały" w gaźniku, należy zmienić suwak na 6/3 lub nawet 6/2. Nie należy nigdy wykonywać żadnych przeróbek w gaźniku lecz sprawdzić wszystkie tu podane możliwe przyczyny „strzelania", a z pewnością źródło tego zostanie wykryte i usunięte.

A.

POKAZALIŚMY HOLENDROM JAK WYGRALI U NAS SZWEDZI

Najazd żużlowy odparty



Poświęcenie polskich zawodników pomogło im w zwycięstwie. Zenderowski po 300 metrowym biegu z uszkodzoną maszyną ledwo trzymał się na nogach.

DLACZEGO JEST LEPIEJ

Dużo mówiło się w bieżącym sezonie o postępach naszych żużlowców. Jednak twierdzenie, że zdążają oni siedmiomilowymi krokami do poziomu europejskiego nie było przesadzone. „Lekcja szwedzka" i wyciągnięte z niej doświadczenia wykorzystane starannie w rozgrywkach Ligi Żużlowej, następnie występy w Holandii i spotkanie dwuch zespołów krajowych „A" i „B", utwierdziły wszystkich w przekonaniu, że sport żużlowy w Polsce rozwija się w tempie dotychczas niespotykanym w żadnej innej dziedzinie sportu. Stworzenie przez Zrzeszenie Sportowe odpowiednich warunków do treningu i startów, sprowadzenie (dzięki staraniom Polskiego Związku Motocyklowego) nowych maszyn i części zapasowych oraz utworzenie centralnego warsztatu przy PZM, obsługującego racjonalnie nasze żóżlówki — oto czynniki, które złożyły się na błyskawiczny postęp polskich żużlowców.

Minęło zaledwie kilkanaście dni od doniosłej uchwały Biura Politycznego KC PZPR podkreślającej konieczność opieki państwa i Związków Zawodowych nad rozwijającym się coraz szerzej sportem Polski Ludowej, a już mieliśmy okazję przekonać się, ile taka opieka i troska mogły sprawić. Sport motocyklowy w naszym ludowym państwie nie tylko doszedł w przeciągu dwuch sezonów do wyników, o jakie ubiegały się nieraz przez lat kilkanaście państwa zachodnio-europejskie, ale nawet pod wieloma względami przewyższył te wyniki.

MY I ONI

Jestem zdania, że spotkanie na żużlu Polska-Holandia było najefektowniejszą i najpiękniejszą imprezą sportową całego sezonu. Tak doskonałej jazdy zespołowej, takich wyczynów indywidualnych pełnych samozaparcia i poświęcenia nie oglądaliśmy dotychczas. Jeszcze nigdy tysiączne rzesze Warszawiaków i tłumne wycieczki z całego kraju nie podziwiały na stadionie RKS „Skry" przy ulicy Wawelskiej takiej walki do ostatniego tchu. Mało tego. Rezygnowanie z własnych ambicji na korzyść zespołu na korzyść podciągnięcia drugiego zawodnika, przewijały się przez wszystkie biegi od 1-go do 16-go.

Skład naszej reprezentacji wybitnie odmłodzony aż trzema zawodnikami poniżej „dwudziestki", wyglądał następująco: Smoczyk i Olejniczak z LKM Leszno; niewiele ustępujący im Kołeczek (Tramwaiarz Łódź), dalej Zendrowski z RKS „Skra", Szałkowski z „Olimpii" Grudziądz oraz „młodzież": Suchecki (Ogniwo W-wa), Paluch (Ogniwo Bytom) i Woźniak z LKM Leszno. O zaliczenie drugiej czwórki do reprezentacji zadecydowały wyniki kilkudniowego treningu pod kierownictwem szwedzkiego zawodnika S.B. Friberga.

Temu zespołowi przeciwstawiono rutynowanych zawodników holenderskich, a więc z kraju, w którym sport żużlowy jest popularniejszy niż piłka nożna, kolarstwo, czy boks. Na czele gości zjawił się tegoroczny mistrz Holandii, M. Metzelar. Dalej E. Molenaar i G. Jonker, obaj z klubu „Lwy holenderskie", zajęli w roku bieżącym czołowe miejsca z rozgrywkach o tytuł mistrzowski swego kraju. Następnie trzej zawodnicy o wyrównanym poziomie: E. Willar, de Geus i Nolten reprezentowali już kilkakrotnie barwy holenderskie w międzynarodowych spotkaniach, i wreszcie rezerwowi van Stuivenberg oraz van Vreugde. Wszyscy Holendrzy dysponowali specjalnymi żużlówkami z silnikami Jap 500 ccm. Natomiast ramy, przeważnie produkcji holenderskiej, przystosowane były w swych detalach do indywidualnych wymagań zawodników. Trening gości na torze „Skry" trwał krótko. Przyjechali oni bowiem w przededzień imprezy w godzinach popołudniowych i tylko część z nich spróbowała jazdy. Tymbardziej więc przedstawiali oni dla nas zagadkę, której rozwiązanie mogło nastąpić dopiero podczas spotkania.

16 X 16 X 26.000

Szesnastu zawodników w szesnastu biegach (a więc systemem olimpijskim „każdego z każdym") zademonstrowało swoje umiejętności na warszawskim stadionie. „Doping" 26.000 entuzjastów sportu motorowego akcentował najefektowniejsze chwile spotkania i sensacyjne momenty, jakich nie brakowało w tej imprezie.

Już w pierwszym biegu Smoczyk z łatwością zwycięża mistrza Holandii, Metzelaara, któremu przez cały czas „siedzi na kółku" Olejniczak. Natomiast Molenaar pozostaje w tyle. Smoczyk bije w tym biegu nowy rekord toru — 1·24, a więc o 2,4 sek. lepszy od posiadanego dotychczas (przeciętna 68,6 km na godz.). W biegu następnym Holendrom Jonkerowi i Willarowi udaje się wystartować szybciej. Lecz już po chwili Kołeczek mija obu. Wreszcie i Zendrowski rozprawia się z Willarem i jako drugi mija metę.

Wyraźna przewaga Polaków zaznacza się z każdym biegiem z każdym okrążeniem toru. Ale już po chwili doznajemy nowych wrażeń: następuje pokaz jazdy zespołowej Polaków.

W biegu trzecim Smoczyk nieco zwalnia i gdy Szałkowskiemu udaje się minąć obu Holendrów. Polacy jadą obok siebie, tworząc nie do przebycia zaporę z żużlu wylatującego spod tylnich kół Japów. Widownia entuzjastycznie oklaskiwała ten pokaz. W biegu czwartym następuje pierwszy poważniejszy upadek. Bieg rozpoczyna Metzelaar, którego przez cały czas pilnuje i wreszcie mija Kołeczek. Lecz na wirażu wylatuje z maszyny, a parę metrów za nim traci równowagę Holender i również daje nurka w żużel. Ucierpiała na tym jedynie maszyna Holendra, w której przy upadku złamał się widelec.

Bohaterem piątego biegu był Zenderowski. Po zaciętej walce z Molenaarem, w której udowodnił swą przewagę nad nim, spada Zendrowskiemu łańcuch. Trzy czwarte okrążenia biegnie więc z maszyną, aby dwa cenne punkty zapisać na dobro barw polskich. Drugi bowiem z Holendrów Jonker, któremu również maszyna odmówiła posłuszeństwa, nieprzejawił wcale zamiaru ukończenia biegu.

W ten sposób ambicja i poświęcenie polskich zawodników, nagradzane gorąco przez publiczność oklaskami, przyczyniały się tego dnia do zwycięstw zespołu polskiego.

Również niezawiedli nasi najmłodsi reprezentanci. Woźniak stoczył piękną walkę z doskonałym Noltenem, kończąc bieg przed Willarem. Suchecki i Paluch wygrali bieg rezerwowych z dużą różnicą czasów, aby ponownie wystartować z dużym powodzeniem „na zastępstwo". Zwłaszcza bieg 12-ty Smoczyka i Sucheckiego przeciw Jonkerowi i de Geusowi należy uważać za najbardziej atrakcyjny. Smoczyk pomaga wyjść Sucheckiemu na drugą pozycję, blokując ustawicznie szybszego z Holendrów. I znowu obaj Polacy tworzą ruchomą zaporę, której zawdzięczać należy nie tylko zablokowanie Holendrów, ale i ... przekroczenie mety Sucheckiego przed Smoczykiem. Jeszcze piękniejszą jazdę zespołową zademonstrowali Kołeczek i Olejniczak. O klasę lepsi od jadących z nimi Holendrów, szli przez wszystkie okrążenia równo obok siebie, przecinając sobie jedynie drogę na wirażach, aby po ostatnim jednocześnie prawie przekroczyć metę.

Dwa ostatnie biegi były już dla nas mniej szczęśliwe. W 15-tym Paluch i Suchecki po zdecydowanym prowadzeniu przed Holendrami, muszą się wycofać na skutek defektów maszyn. Natomiast bieg 16-ty, zakończony fatalnym upadkiem Olejniczaka, po jego przewadze nad pozostałymi zawodnikami przez cztery okrążenia oraz zakończony upadkiem Zenderowskiego, pozwolił Holendrom uzyskać jeszcze 7 punktów do ogólnego „rachunku".

„Rachunku", który po podsumowaniu przedstawiał piękny wynik spotkania Polska-Holandia 82 : 64.

Stefan L. Strzałkowski



O Smoczyku mówiono, że przez połowę biegu trzyma głowę zwróconą do tyłu, pilnując swego partnera (jak na zdjęciu wyżej).



(Zdjęcie na prawo). Nie takie straszne „lwy holenderskie", jak je malują na klubowych znakach. Właśnie Molenaar zakłada takiego lwa.

JEDEN SZWED I SIEDEMNASTU POLAKÓW.

Nieprawdziwe będzie najlepsze nawet sprawozdanie ze spotkania polskich i holenderskich żużlowców, o ile nie poprzedzi je wzmianka poświęcona trenerowi naszych zawodników S. B. Fribergowi. Sprowadzenie tego znakomitego motocyklisty, zajmującego obecnie 4-te miejsce na liście indywidualnych mistrzów żużlowych świata, pozwoliło zawodnikom polskim nie tylko na wszechstronne przygotowanie się do spotkania, ale wpłynęło zasadniczo na poprawienie ich stylu i taktyki jazdy. S. B. Friberg jest postawnym, wysokim mężczyzną, a jego bezpośredni, koleżeński sposób bycia zyskał mu ogólną sympatię żużlowców. Doszlifował on formę naszych najlepszych jeźdźców, poprawiając ich nieprawidłowy niejednokrotnie start, ucząc ostrego wejścia w zakręt, maksymalnego wykorzystania maszyny na prostej i na wirażu. Jego nauka jazdy zespołowej i indywidualnej dała już rezultaty w spotkaniach z Holendrami. Jemu również zawdzięczamy wyłowienie nowych talentów (jakim jest bezwątpienia Suchecki). Możemy stwierdzić, że Friberg dał nam i lepszych i nowych żużlowców.



Przed spotkaniam cała ekipa holenderska przeglądała z uwagą swoje maszyny. Czekają je przecież trzy imprezy na terenie Polski. Właśnie Nolten „rozmawia" ze swoim sprzęgiem, a po takiej samej „rozmowie" odpoczywa Willar.



Prezentacja zawodników zakończyła się wręczeniem wiązanki kwiatów naszym gościom. Uścisk dłoni wymieniają Smoczyk i Metzelaar, a Olejniczak i Molenaar czekają na „swoją kolejkę".

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO I-9100 Druk. Z. G. P. W. Nr. B-88367